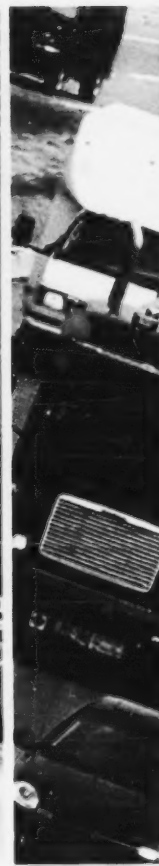


LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO

| RAPPORT ANNUEL 2006



On peut obtenir des exemplaires du présent document à :

Service Ontario Publications

www.serviceontario.ca/publications

Téléphone : 416 326-5300

Sans frais : 1 800 668-9938

ATS : 1 800 268-7095

Pour obtenir des renseignements sur les moyens de réduire les risques de collision, procurez-vous un exemplaire de la plus récente version du Guide officiel de l'automobiliste à votre Bureau d'immatriculation et de délivrance des permis de conduire du ministère des Transports (MTO) ou visitez le site Web du MTO à <http://www.mto.gov.on.ca>. Pour obtenir un exemplaire des autres guides de conduite et documents d'information, composez le 416 235-3473. Pour des renseignements sur le MTO, téléphonez à ServiceOntario au 1 800 268-4686. Vous pouvez également emprunter une copie d'un vidéo sur la sécurité routière auprès de la Ontario Safety League. Pour ce faire, composez le 905 625-0556.

Un grand nombre des publications du ministère sont en vente dans les librairies et les magasins de produits automobiles.

Pour plus de renseignements sur les données figurant dans la présente publication, veuillez téléphoner au Bureau du programme de sécurité routière au 416 235-3585.

Produit par le :

Bureau du programme de sécurité routière

Direction de la sensibilisation et des politiques en matière de sécurité

Ministère des Transports

1201, avenue Wilson

Édifice A, premier étage, bureau 212

Toronto ON

M3M 1J8

Téléphone : 416 235-3585

Télécopieur : 416 235-3633

Le présent rapport annuel est imprimé sur du papier contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation et fabriqué à l'énergie éolienne.

ISSN 1712-8463 (Version imprimée)

ISSN 1712-848X (Version sur cédérom)

ISSN 1712-8471 (Version internet)

Message du ministre

Je suis heureux de présenter le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) de 2006.

L'Ontario est un chef de file en matière de sécurité routière. En 2006, selon la comparaison des taux de décès dans tous les territoires du continent, les routes de la province étaient les routes les plus sûres d'Amérique du Nord.

Les autres points saillants de 2006 comprennent les suivants :

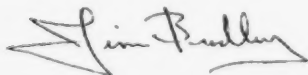
- En Ontario, le taux de décès demeure le plus faible jamais enregistré dans la province, soit 0,87 par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire.
- Le pourcentage de conducteurs âgés de 65 ans et plus tués sur les routes a diminué de 10,9 pour 100 entre 2005 et 2006.
- Le nombre de décès de motocyclistes a diminué de 28,4 pour 100 comparativement aux chiffres enregistrés en 2005.

En outre, le rapport fait état de certaines de nos réalisations de 2006. Par exemple, dans le cadre de l'initiative « Une personne, une ceinture de sécurité », le gouvernement de l'Ontario a adopté des mesures législatives qui obligent chaque occupant d'un véhicule à boucler sa ceinture et chaque conducteur à s'assurer que les enfants de moins de 16 ans sont correctement attachés. En sensibilisant les conducteurs à l'importance d'utiliser les ceintures de sécurité et les sièges de sécurité pour enfants, ces mesures laissent un héritage durable qui sauve et continuera de sauver des vies.

Pour rendre les routes plus sûres, il faut adopter des mesures législatives efficaces et des sanctions sévères, faire appliquer les lois de façon visible et sensibiliser le public. Les résultats que nous avons obtenus en matière de sécurité routière sont le fruit d'une collaboration avec les municipalités, les services de police, le secteur de la santé publique, les organismes qui se préoccupent de la sécurité routière et les groupes communautaires de la province. Bien entendu, pour rendre les routes plus sûres, il faut également compter sur le concours des conducteurs prudents, c'est-à-dire les millions d'Ontariennes et d'Ontariens qui donnent l'exemple tous les jours.

Le RASRO n'est pas qu'un résumé des résultats obtenus. Il nous indique également ce qu'il reste à faire. Tous les jours, des personnes perdent la vie lors d'une collision. Nous sommes constamment à la recherche de nouvelles approches et de partenariats solides qui nous aideront à atteindre notre objectif, qui est de rendre les routes de la province encore plus sûres. En lisant le présent rapport, vous verrez à chaque page l'importance que nous attachons à cet objectif.

Cordialement,
Le ministre des Transports,



Jim Bradley

Table des matières

Section	Titre	Page
	Avant-propos	6
1	Aperçu	40
1a	Résumé	42
1b	Soins de santé	43
2	Les personnes	44
2a	Personnes impliquées dans des collisions	46
2b	Contexte	55
3	Les collisions	62
3a	Types de collisions	64
3b	Moment et milieu	68
3c	Endroits où surviennent les collisions	71
4	Lieux des collisions	74
5	Le véhicule	90
5a	Véhicules impliqués dans des collisions	92
5b	Contexte	95
6	Les véhicules spéciaux	98
6a	Motocyclettes	99
6b	Véhicules scolaires	100
6c	Gros camions	101
6d	Véhicules tout terrain	102
6e	Motoneiges	104
6f	Bicyclettes	105
7	Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions	106
7a	Données sur les condamnations	108
7b	Données sur les infractions	110
7c	Données sur les suspensions	112
8	Annexe	113
8a	Lexique	113
8b	Remerciements	117

Liste des tableaux et figures - 2006

Tableau

1.1	Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario au cours de l'exercice 2005–2006 à la suite d'une collision de véhicules automobiles
1.2	Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario au cours de l'exercice 2005–2006
2.1	Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures, en 2006
2.2	Catégorie de personnes tuées selon le groupe d'âge en 2006
2.3	Catégorie de personnes blessées selon le groupe d'âge en 2006
2.4	Sexe du conducteur selon la catégorie de collision en 2006
2.5	État du conducteur selon la catégorie de collision en 2006
2.6	Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions en 2006
2.7	État relevé des conducteurs tués en 2006
2.8	Geste apparemment posé par le conducteur selon la catégorie de collision en 2006
2.9	Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions causant la mort ou des lésions corporelles en 2006
2.10	Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des lésions corporelles en 2006
2.11	Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 2002 et 2006
2.12	Dispositif utilisé pour retenir les enfants de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures en 2006
2.13	État des piétons selon la gravité des blessures en 2006
2.14	Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures en 2006
2.15	Catégorie de personnes tuées ou blessées entre 1988 et 2006
2.16	Sexe des conducteurs selon le groupe d'âge en 2006
2.17	Conducteurs selon le groupe d'âge entre 1988 et 2006
2.18	Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2006
2.19	Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2006
2.20	Groupe d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision en 2006
3.1	Catégories de collisions de 1988 à 2006
3.2	Taux de collisions par million de kilomètres parcourus de 1988 à 2006
3.3	Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2006
3.4	Type d'impact initial selon la catégorie de collision en 2006
3.5	Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006
3.6	Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006
3.7	Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006

- 3.8 Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine en 2006
 - 3.9 Luminosité, selon la catégorie de collision en 2006
 - 3.10 Visibilité, selon la catégorie de collision en 2006
 - 3.11 Autorité responsable des routes, selon la catégorie de collision en 2006
 - 3.12 Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, de 1997 à 2006
 - 3.13 Endroit où les collisions sont survenues, selon la catégorie de collision en 2006
 - 3.14 État de la chaussée, selon la catégorie de collision en 2006
-
- 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006
-
- 5.1 Véhicules impliqués dans des collisions selon la catégorie de collision en 2006
 - 5.2 État du véhicule selon la catégorie de collision en 2006
 - 5.3 Année modèle des véhicules selon la catégorie de collision en 2006
 - 5.4 Véhicules assurés ou non, selon la catégorie de collision en 2006
 - 5.5 Nombre de véhicules selon le type en 2006
 - 5.6 Certains types de véhicules selon l'année modèle en 2006
 - 5.7 Dommages causés aux véhicules selon la catégorie de collision en 2006
-
- 6.1 Motocyclistes tués ou blessés entre 1997 et 2006
 - 6.2 Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclettes en 2006
 - 6.3 Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires, années scolaires 2001–2002 à 2005–2006
 - 6.4 Type de véhicule scolaire selon la nature de la collision en 2005–2006
 - 6.5 Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule en 2005–2006
 - 6.6 Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant un gros camion entre 2002 et 2006
 - 6.7 Nombre de gros camions impliqués dans une collision, toutes catégories, en 2006
 - 6.8 Camions immatriculés en 2006
 - 6.9 Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant de gros camions en 2006
 - 6.10 Conducteurs de véhicules tout terrain tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2002 et 2006
 - 6.11a Passagers de véhicules tout terrain tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2002 et 2006
 - 6.11b Piétons tués ou blessés par des véhicules tout terrain, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2002 et 2006
 - 6.12 Véhicules tout terrain immatriculés entre 2002 et 2006
 - 6.13 Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain en 2006

6.14	Conducteurs de motoneiges tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2001–2002 à 2005–2006
6.15a	Passagers de motoneiges tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2001–2002 à 2005–2006
6.15b	Piétons tués ou blessés par des motoneiges, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2001–2002 à 2005–2006
6.16	Motoneiges immatriculées entre 2001 et 2006
6.17	Certains facteurs liés à toutes les collisions de motoneiges en 2005–2006
6.18	Cyclistes tués ou blessés entre 2002 et 2006
6.19	Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité en 2006
6.20	Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes en 2006
7.1	Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile en 2006
7.2	Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du <i>Code de la route</i> en 2006
7.3	Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du <i>Code criminel</i> en 2006
7.4	Nombre de conducteurs condamnés ayant enfreint le <i>Code criminel</i> du Canada entre 1999 et 2006
7.5	Suspensions administratives du permis de conduire, suspensions mensuelles imposées de 1999 à 2006
7.6	Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude, selon l'âge du conducteur, en 2006

Figure

1	Nombre total de collisions causant la mort ou des lésions corporelles en Ontario, 1988 à 2006
2	Personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures, en 2006
3	Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario de 1990 à 2006
5	Répartition des véhicules par catégorie en Ontario en 2006
7	Condamnations liées aux véhicules automobiles en Ontario par type en 2006

AVANT-PROPOS



Avant-propos

Selon le nombre de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire, les routes de l'Ontario sont les routes les plus sûres en Amérique du Nord en 2006.

Toujours en 2006, le taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire (0,87) et le taux par tranche de 100 millions de kilomètres parcourus (0,59) sont les taux les plus faibles jamais enregistrés en Ontario.

L'Ontario se classe au premier rang sur le plan de la sécurité routière et devance nettement des territoires voisins comparables comme l'État de New York (en 10^e position), le Québec (en 14^e position), le Michigan (en 16^e position) et l'Ohio (en 19^e position).

QU'EST-CE QUE LE RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO (RASRO)?

Le ministère des Transports tire des leçons des collisions afin de mettre en œuvre des mesures novatrices ayant pour but de sauver des vies et de réduire le nombre de personnes blessées sur les routes de la province. Le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) fait état des mesures qui sont prises pour éviter ces tragédies.

Le RASRO est un examen annuel détaillé des données et statistiques sur la sécurité routière en Ontario. Depuis plus de 50 ans, l'Ontario recueille des données sur la sécurité routière et cerne les tendances à long terme, notamment en ce qui concerne :

- les conducteurs, les passagers et les piétons tués ou blessés;
- les taux de collision;
- les collisions attribuables à la conduite en état d'ivresse, à l'excès de vitesse, à des conducteurs débutants ou âgés, à de gros camions, etc.

Le rapport est préparé à partir des renseignements inscrits dans les rapports de collision de véhicules automobiles que remplissent les policiers de l'Ontario et des données fournies par le Bureau du coroner en chef, Statistique Canada et d'autres ministères et organismes du gouvernement de l'Ontario.

Ces renseignements permettent de dresser un bilan annuel utile de la sécurité routière en Ontario et de le comparer à celui d'autres territoires. De plus, ils aident le ministère à faire la distinction entre les fluctuations à court terme et les tendances à long terme en matière de sécurité routière. La capacité de cerner ces enjeux à mesure qu'ils se manifestent aide le ministère et ses partenaires à prendre rapidement des mesures efficaces en réponse aux facteurs les plus graves qui menacent la sécurité routière dans la province.

Par exemple, en analysant les résultats du RASRO, nous pouvons cibler les nouvelles tendances en matière de conduite dangereuse, la hausse des taux de collision parmi certaines catégories de véhicules, les risques accrus associés à des catégories de conducteurs et les aspects des lois sur la sécurité routière que la province doit améliorer.

Le ministère des Transports estime qu'un système de transport sûr, efficient et intégré est essentiel à notre mode de vie et à notre prospérité. Des millions de personnes dépendent des routes, autoroutes et services de transport en commun de la province, notamment GO Transit, pour se rendre à destination en toute sécurité et dans les délais prévus. Parallèlement, des milliers d'entreprises dépendent des routes et autoroutes de la province pour acheminer chaque année plus de 1,2 billion de dollars de marchandises vers les marchés nationaux et internationaux.

Le ministère s'efforce de réduire le nombre de décès et de blessures évitables sur les routes de la province en s'associant à des partenaires qui se préoccupent de la sécurité routière et en prenant des mesures ciblées. Dans cette optique, le gouvernement a modifié le *Code de la route* en 2006 dans le cadre de l'initiative « Une personne, une ceinture de sécurité ». De plus, on a mis en œuvre des programmes efficaces de sécurité routière et de sensibilisation du public, accru le financement du transport en commun afin de réduire les embouteillages, adopté des plans de transport axés sur l'avenir, géré le réseau routier de façon efficace et pris des mesures d'application de la loi. Comme l'indique le RASRO 2006, cette approche à plusieurs volets fait en sorte que les routes de l'Ontario sont parmi les routes les plus sûres du monde.

PRINCIPALES CONSTATATIONS SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO EN 2006

L'Ontario continue d'attacher une très grande importance à la sécurité routière, comme en témoignent les nombreuses mesures législatives et initiatives de sensibilisation et d'application des lois mises en œuvre pour sauver des vies et prévenir les blessures. Ces initiatives donnent des résultats.

Les routes de l'Ontario sont les routes les plus sûres d'Amérique du Nord. De plus, le taux de décès dans la province est le plus faible de tous les territoires canadiens et nord-américains.

Ce classement repose sur le nombre de décès attribuables aux collisions de véhicules automobiles par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire. En 2006, le taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire a diminué et atteint son niveau le plus faible en Ontario, soit 0,87. De plus, le taux de décès par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario n'a jamais été aussi faible. Il est passé de 0,61 en 2005 à 0,59 en 2006, une diminution de 3,7 pour 100.

Comme les territoires utilisent des méthodes différentes pour estimer le nombre de kilomètres parcourus, le ministère se sert du taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire, car il s'agit de la méthode la plus fiable pour faire des comparaisons avec d'autres territoires.

Selon le taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire en 2006, l'Ontario, qui est en première position, devance nettement les territoires avoisinants comparables sur le plan de la sécurité routière. Ainsi, l'État de New York se classe au 10^e rang; le Québec, au 14^e; le Michigan, au 16^e; et l'Ohio, au 19^e.

Le nombre de décès attribuables aux collisions a augmenté de 0,4 pour 100 en 2006, passant de 766 en 2005 (le nombre le plus faible jamais enregistré) à 769. La tendance à long terme demeure positive, car on réalise des progrès en vue de réduire le nombre de personnes tuées sur les routes de la province. Entre 1980 et 2006, ce nombre a diminué de 49 pour 100.

En 2006, le nombre de personnes grièvement blessées qui ont dû être hospitalisées a diminué de 0,6 pour 100, passant de 3 619 en 2005 à 3 597. Le nombre de personnes ayant subi des blessures mineures lors d'une collision de véhicules automobiles et qui se sont rendues aux services des urgences d'un hôpital a diminué pour la quatrième année consécutive, passant de 29 518 en 2005 à 28 876 en 2006, une baisse de 2,2 pour 100.

Le nombre de titulaires d'un permis de conduire a augmenté, passant de 8 762 210 en 2005 à 8 867 965 en 2006, le nombre le plus élevé jamais enregistré dans la province. Le nombre de véhicules automobiles immatriculés a lui aussi atteint un record, passant de 7 854 228 en 2005 à 8 016 875 en 2006.

Par ailleurs, le nombre de personnes décédées lors d'une collision attribuable à l'ivresse au volant a augmenté, passant de 174 en 2005 à 190 en 2006, une hausse de 9,2 pour 100.

Si le nombre de décès attribuables à l'excès de vitesse ou à la perte de maîtrise d'un véhicule automobile a diminué, passant de 366 en 2005 à 350, ce résultat positif est tempéré par le fait que ces facteurs continuent de jouer un rôle dans près de la moitié des décès attribuables aux véhicules automobiles survenus en Ontario.

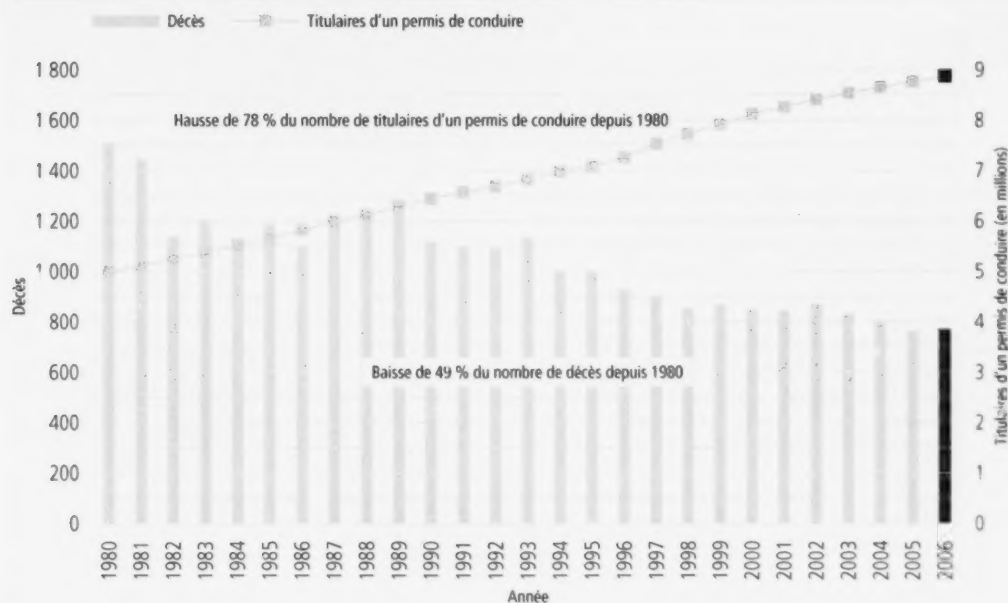
Les collisions subies par les usagers de la route les plus vulnérables demeurent une source de préoccupation pour le ministère. En 2006, il y a eu une hausse inquiétante du nombre de piétons et de cyclistes tués lors d'une collision en Ontario. Le nombre de piétons tués est passé de 105 en 2005 à 126 en 2006. Quant à lui, le nombre de cyclistes décédés est passé de 21 en 2005 à 32 en 2006.

L'année 2005 a été particulièrement tragique pour ce qui est du nombre de motocyclistes tués sur les routes. Les choses se sont beaucoup améliorées cette année. En effet, le nombre de motocyclistes tués est passé de 74 en 2005 à 53 en 2006. Bien qu'il s'agisse d'une nette amélioration d'une année à l'autre, ce nombre indique qu'il faudra continuer d'attacher une grande importance à la sécurité des motocyclettes, car ces véhicules sont de plus en plus populaires.

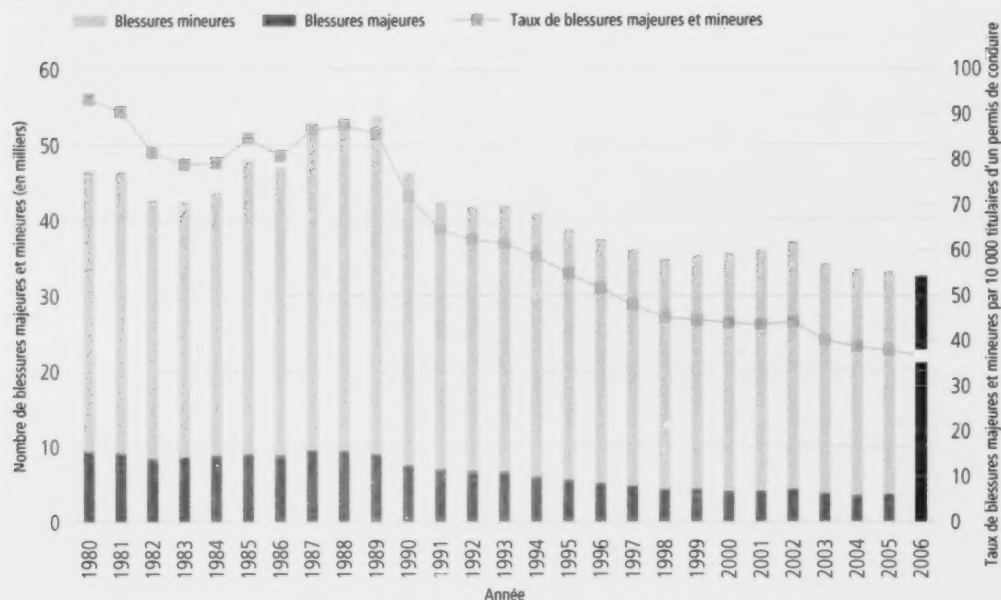
Le RASRO 2006 indique également que l'Ontario continue de réaliser des progrès en vue d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixé aux termes de la Vision sécurité routière 2010 du Canada, qui vise une réduction de 30 pour 100 à l'échelle nationale du nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés entre 2008 et 2010 comparativement aux moyennes enregistrées de 1996 à 2001.

Les données contenues dans le RASRO, qu'elles révèlent des résultats positifs ou des tendances inquiétantes nécessitant des mesures dynamiques, renvoient d'abord et avant tout à des êtres humains. Elles nous rappellent que, bien que les routes et autoroutes de l'Ontario soient invariablement parmi les routes les plus sûres d'Amérique du Nord, nous devons continuer de déployer des efforts afin de prévenir un plus grand nombre de décès, de blessures et de collisions.

Nombre de décès et de titulaires d'un permis de conduire : 1980-2006



Nombre et taux de blessures majeures et mineures : 1980-2006



AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR TOUS LES ONTARIENS

Une personne, une ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité est la mesure la plus efficace que les conducteurs et les autres passagers peuvent prendre pour se protéger en cas de collision.

Les dangers sont évidents. Lors d'une collision, les personnes qui ne bouclent pas leur ceinture peuvent se blesser gravement et heurter le conducteur ou d'autres passagers. Les personnes qui ne bouclent pas leur ceinture et qui sont impliquées dans une collision causant la mort ou des blessures sont près de 28 fois plus susceptibles d'en mourir que les personnes qui bouclent leur ceinture.

En 2006, environ un conducteur ou passager sur quatre tué lors d'une collision dans la province n'avait pas bouclé sa ceinture de sécurité.

RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
EN ONTARIO 2006

L'année 2006 marque le 30^e anniversaire de l'adoption de la loi obligeant le port de la ceinture de sécurité en Ontario. En 1976, l'Ontario a pris les devants en tant que premier territoire en Amérique du Nord obligeant le port de la ceinture de sécurité. Depuis, le nombre de personnes tuées ou blessées lors d'une collision ne cesse de diminuer.

En 2006, Transports Canada a mené une enquête sur le port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales du pays. L'Ontario s'est classé au cinquième rang avec un taux d'utilisation de la ceinture de 88,3 pour 100. Selon une enquête de Transports Canada sur le port de la ceinture de sécurité dans les régions urbaines, qui a été effectuée en 2004 et dont les résultats ont été publiés en 2006, l'Ontario se classe au deuxième rang au Canada avec un taux d'utilisation de près de 93 pour 100. Mis ensemble, ces résultats placent l'Ontario au deuxième rang pour ce qui est du taux de conformité provincial avec un taux de 92,1 pour 100, qui est supérieur à la moyenne nationale de 90,8 pour 100.

Ces chiffres révèlent également que 8 pour 100 des Ontariens, soit près d'un million de personnes, ne bouclent toujours pas leur ceinture de sécurité. Selon Transports Canada, une augmentation de 1 pour 100 du taux d'utilisation de la ceinture de sécurité permet de sauver cinq vies. L'Ontario ne peut accepter rien de moins qu'un taux de conformité de 100 pour 100.

Dans cette optique, le gouvernement a mis en œuvre d'importants projets de sécurité routière en 2006, notamment les mesures législatives s'inscrivant dans le cadre de l'initiative « Une personne, une ceinture de sécurité ».

Un accident impliquant deux véhicules qui est survenu à Caledon une fin de semaine d'octobre 2006 a capté l'attention de tous les Ontariens. Lors de cet accident, quatre personnes ont été tuées et six autres ont été blessées. Un de ces véhicules était une mini-fourgonnette transportant 10 personnes. Or, ce véhicule était conçu pour transporter sept personnes seulement.

Pendant que les Ontariens gardaient les victimes de cette tragédie et leur famille dans leurs pensées, le gouvernement s'affairait, à l'automne 2006, à déposer, à adopter et à mettre en application de nouvelles mesures législatives visant à renforcer les lois ontariennes sur le port de la ceinture de sécurité.

Ces mesures législatives, connues sous le nom de l'initiative « Une personne, une ceinture de sécurité », ont renforcé les lois de la province en exigeant que chaque conducteur et chaque passager bouclent leur ceinture lorsqu'ils circulent sur les routes de l'Ontario à bord d'un véhicule automobile. Elles ont eu pour effet d'interdire la pratique qui consiste à transporter un nombre de passagers supérieur au nombre de ceintures de sécurité disponibles.

« La situation est claire maintenant. Pas de ceinture,
pas de passager. »

BRIAN PATTERSON,
PRÉSIDENT DE L'ONTARIO SAFETY LEAGUE

En vertu de ces nouvelles mesures législatives, il incombe toujours aux conducteurs de s'assurer que les passagers de moins de 16 ans ont bouclé leur ceinture de sécurité ou sont correctement assis sur un siège de sécurité pour enfants ou un siège d'appoint. De plus, elles interdisent d'utiliser une seule ceinture de sécurité pour attacher deux personnes à la fois.

Le ministère et ses partenaires continuent d'appuyer les nouvelles mesures législatives par l'entremise de campagnes de sensibilisation qui rappellent aux conducteurs que le nombre de passagers d'un véhicule ne doit pas dépasser le nombre de ceintures de sécurité.

Transmettre le message de la sécurité routière en 2006

La campagne de sensibilisation « Pour l'amour » sauve des vies

Des lois efficaces renforcées par des sanctions sévères et des activités visibles d'application des lois sont des éléments fondamentaux de la stratégie de sécurité routière de la province. Mais, en fin de compte, la mesure dans laquelle on parvient à sauver des vies sur les routes et autoroutes de l'Ontario dépend en grande partie de notre capacité de sensibiliser le public.

En 2006, la campagne « Pour l'amour » était au cœur de la stratégie de sensibilisation du public mise sur pied par le ministère. Cette campagne publicitaire rappelle aux parents et aux personnes qui prennent soin d'enfants que, lorsqu'ils sont utilisés correctement, les sièges de sécurité pour enfants, en plus de sauver des vies, sont obligatoires en Ontario.

« Les collisions demeurent une cause importante de décès et de blessures chez les enfants qui ont entre un et neuf ans. Une campagne publicitaire rappelle au public que les sièges de sécurité pour enfants sauvent des vies. »

VALERIE LEE,
DIRECTRICE GÉNÉRALE DE LA INFANT AND
TODDLER SAFETY ASSOCIATION

Cette campagne comprenait des messages diffusés à la télévision, à la radio et dans les journaux partout dans la province. De plus, le message de la campagne a été affiché sur les panneaux de circulation du système COMPAS des autoroutes de la série 400.

Un siège de sécurité pour enfant utilisé correctement réduit le risque de décès et de blessures graves d'un pourcentage pouvant atteindre 75 pour 100. La campagne « Pour l'amour » avait pour but de faire passer ce message.

Les campagnes provinciales annuelles du printemps et de l'automne sur le port de la ceinture de sécurité ont renforcé le message véhiculé par la campagne « Pour l'amour ». Depuis plus de 10 ans, le ministère des Transports organise ces campagnes saisonnières en collaboration avec ses partenaires en sécurité routière, qui comprennent les services de police et d'incendie, les services médicaux d'urgence, les professionnels de la santé et divers groupes communautaires de la province.

Les campagnes sur le port de la ceinture de sécurité qui ont eu lieu au printemps et à l'automne 2006 ont renforcé le message s'adressant aux parents et aux personnes qui prennent soin d'enfants selon lequel les sièges de sécurité pour enfants et les sièges d'appoint sauvent des vies et sont obligatoires pour les enfants jusqu'à l'âge de huit ans. Ces campagnes comprenaient des séances éclair d'application de la loi menées par les services de police, des activités où des groupes de bénévoles comptent le nombre de personnes qui bouclent leur ceinture et des séances d'information sur l'utilisation correcte des sièges de sécurité pour enfants et des sièges d'appoint.

Véhicules nouveaux et émergents : Mobilité accrue et émissions plus faibles

L'année 2006 a été remarquable en Ontario pour ce qui est de l'apparition de véhicules nouveaux et émergents sur les routes de la province et de leur évaluation.

Pendant l'année, on a lancé trois projets pilotes portant sur de nouveaux véhicules électriques qui, en plus d'accroître la mobilité des Ontariens, pourraient réduire les émissions générées par les véhicules.

Les trois véhicules à l'étude sont les Segway, les véhicules à basse vitesse et les bicyclettes électriques. On évalue ces trois types de véhicules pour déterminer s'ils peuvent être utilisés en toute sécurité en présence des piétons et d'autres véhicules. On tiendra compte des résultats de ces évaluations avant de permettre l'utilisation de tout nouveau type de véhicule sur les routes de l'Ontario.

Projet pilote d'utilisation des véhicules à basse vitesse (VBV)

Le 19 septembre 2006, l'Ontario a entrepris un projet pilote de cinq ans pour évaluer l'utilisation de véhicules à basse vitesse sur les routes des parcs provinciaux, des parcs municipaux et des zones de protection de la nature. Dans le cadre de ce projet pilote, ces véhicules peuvent être utilisés uniquement par les employés autorisés du parc, et ce, seulement sur les routes d'un parc où la limite de vitesse affichée est de 40 km/h.



Projet pilote d'utilisation des bicyclettes électriques

Le 3 octobre, 2006, l'Ontario a entrepris un projet pilote de trois ans pour évaluer l'utilisation des bicyclettes électriques (également appelées vélos électriques) sur les routes où les bicyclettes ordinaires sont autorisées. Dans le cadre de ce projet pilote, les utilisateurs de bicyclettes électriques doivent respecter les mêmes dispositions du *Code de la route* que celles applicables aux autres cyclistes à deux exceptions près : ils doivent avoir 16 ans ou plus et porter un casque de cycliste.



Projet pilote d'utilisation des Segway

Le 19 octobre 2006, l'Ontario a entrepris un projet pilote de cinq ans pour évaluer l'utilisation des appareils appelés « Segway Human Transporter » et « Segway Personal Transporter ».

Dans le cadre de ce projet pilote, les Segway peuvent être utilisés sur le trottoir (si la municipalité l'autorise) et les routes (lorsqu'il n'y a pas de trottoir). Le projet pilote vise uniquement :

- les personnes de 14 ans et plus ayant un handicap qui nuit à leur mobilité (les utilisateurs de moins de 18 ans doivent porter un casque approuvé);
- les employés de Postes Canada qui livrent du courrier à domicile;
- les agents de police qui utilisent ces véhicules pour l'application des lois.



Sévir contre les plaisanciers en état d'ivresse

La conduite en état d'ivresse cause la mort, des blessures et des tragédies sur la route et sur l'eau. Selon des statistiques nationales, environ 40 pour 100 des personnes décédées à bord d'une embarcation à moteur avaient une alcoolémie supérieure à la limite prévue par la loi.

C'est pour cette raison que, avant le début de la saison de navigation de plaisance 2006, l'Ontario a décidé d'appliquer aux plaisanciers en état d'ivresse les mêmes sanctions provinciales que celles qui s'appliquent aux conducteurs de véhicules automobiles qui sont ivres.

Depuis le 22 juin 2006, un plaisancier en état d'ivresse est passible des pénalités suivantes :

- La suspension immédiate de son permis de conduire pendant 12 heures si un appareil de détection indique « Warn », ce qui révèle une alcoolémie entre 0,05 et 0,08.
- La suspension immédiate du permis de conduire pendant 90 jours si l'alcoolémie de l'utilisateur du bateau est supérieure à 0,08 ou si ce dernier omet ou refuse de fournir un échantillon d'haleine.

- La suspension du permis de conduire pendant au moins un an s'il est reconnu coupable d'avoir enfreint le *Code criminel*. Le permis peut être suspendu à vie. Cela dépend s'il s'agit de la première ou de la deuxième infraction ou d'une infraction subséquente.
- L'obligation de conduire uniquement un véhicule muni d'un antidémarrreur pendant un certain temps après le rétablissement du permis de conduire. Il peut également s'abstenir de conduire.
- L'obligation de faire évaluer sa consommation d'alcool, de suivre un programme d'éducation ou de traitement et de se soumettre à un suivi.
- La mise en fourrière du véhicule pour avoir conduit un véhicule automobile pendant la suspension du permis.

BÂTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORT INTÉGRÉ

Améliorer et développer les services de transport en commun

Les avantages de l'amélioration du transport en commun sont indéniables : plus grande sécurité, mobilité accrue et réduction des émissions générées par les véhicules. Les faits parlent d'eux-mêmes :

- Le transport en commun est plus sûr que tout autre mode de transport. Le taux de décès qui y est associé est le plus faible parmi tous les modes de transport urbain.*
- Dans la seule région du grand Toronto (RGT), les embouteillages coûtent près de 2 milliards de dollars par année à l'économie sous forme de perte de productivité.**
- Le transport en commun accroît la mobilité de millions d'Ontariens qui ne peuvent ou qui ne veulent pas conduire.
- L'amélioration des services de transport en commun joue un rôle important dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

(*) Source : Association canadienne du transport urbain.

(**) Source : Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario.

Les usagers potentiels sont enclins à utiliser les services de transport en commun lorsque ces services sont accessibles et raisonnablement confortables et que le temps d'attente est court. Ils attachent de l'importance aux améliorations apportées à ce chapitre et sont alors plus susceptibles de laisser leur voiture à la maison.

« L'utilisation accrue du transport en commun entraîne une réduction de la consommation de carburant, l'assainissement de l'air et l'atténuation des embouteillages. Nous bénéficions tous de systèmes de transport en commun plus pratiques et plus efficaces. »

MICHAEL ROSCHLAU,
PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION CANADIENNE
DU TRANSPORT URBAIN

Pour aider les fournisseurs de services de transport en commun à apporter ces améliorations, le ministère des Transports a effectué, en 2006, le plus important investissement dans le transport en commun depuis les dix dernières années, soit un montant record de 1,3 milliard de dollars.

Dans le cadre de cet investissement, on a poursuivi, pour la troisième année, le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence. Au cours de l'exercice 2006-2007, le gouvernement provincial a investi deux cents par litre d'essence provenant de cette taxe, ce qui représente un montant de 313 millions de dollars qui a été réparti parmi 86 systèmes de transport en commun desservant 104 localités de la province. On prévoit que, d'ici la fin de 2007, le nombre d'usagers des transports en commun augmentera de 31 millions dans la province, ce qui équivaut à éliminer 25,8 millions de déplacements en voitures sur les routes de l'Ontario.

La province a effectué d'autres investissements clés dans le transport en commun en 2006. Ainsi, elle a :

- Fourni 670 millions de dollars à la ville de Toronto et à la région de York par l'entremise du Fonds Transports-Action Ontario afin de prolonger le service de métro jusqu'à la région de York.
- Fourni 65 millions de dollars à la ville de Mississauga dans le cadre de l'initiative Transports-Action Ontario pour l'aider à aménager une voie réservée aux autobus le long de l'autoroute 403 et de l'avenue Eglinton. La province fournit également 25 millions de dollars pour ce projet par l'entremise de ses investissements dans GO Transit.
- Fourni 95 millions de dollars à la ville de Brampton dans le cadre de l'initiative Transports-Action Ontario pour l'aider à réaliser son projet AcceleRide, qui permettra d'offrir des services de transport rapide par autobus sur les grandes artères de la ville.
- Fourni de nouveaux autobus et amélioré les services grâce à la création et à l'extension de parcours et des heures de service en affectant une partie des revenus générés par la taxe sur l'essence au transport en commun en Ontario dans le cadre du plan d'investissement dans l'infrastructure ReNouveau Ontario.
- Fourni 7 millions de dollars qui peuvent être utilisés pour effectuer une étude de planification de la phase deux du service VIVA dans la région de York.
- Fourni 1 million de dollars pour la réalisation d'une évaluation environnementale portant sur l'avenir du service de transport rapide de Scarborough, à Toronto.

GO Transit : La base du réseau de transport en commun de la RGT et des environs

Le 11 octobre 2006, GO Transit a accueilli le milliardième usager depuis l'inauguration du réseau en mai 1967.

En 1967, les trains de GO Transit ont transporté 2,5 millions de passagers. En 2006, GO Transit a effectué 181 déplacements en trains et près de 1 700 déplacements en autobus et a transporté environ 190 000 passagers au cours d'une journée typique de la semaine et plus de 48 millions d'usagers en un an, ce qui équivaut à retirer 170 000 voitures des routes de la province chaque jour.

Après avoir fourni des services pendant 40 ans et transporté un milliard d'usagers, GO Transit a joué un rôle encore plus important dans les plans provinciaux de transport en commun en 2006. On prévoit que le nombre d'usagers doublera au cours des 20 à 30 prochaines années. GO Transit est l'élément central du réseau de transport en commun de la région du grand Toronto. C'est pour cette raison que l'Ontario a investi près de 750 millions de dollars dans GO Transit au cours de l'exercice 2006-2007. Les investissements et les initiatives clés de l'année comprennent les suivants :

- Investissement de plus de 73 millions de dollars pour l'achat de nouveaux wagons et autobus et l'ajout de 20 wagons à deux étages et de 31 autocars au parc de véhicules de GO Transit pour faire face à la hausse de la demande. (Les wagons supplémentaires permettront à GO Transit de transporter plus de 6 400 passagers supplémentaires par jour, l'équivalent d'une file de voitures qui s'étend sur 14 km pare-chocs à pare-chocs.)

- Conclusion d'une entente avec la ville de Barrie afin d'y offrir un service de transport ferroviaire d'ici la fin de 2007.
- Ajout de plus de 1 240 places de stationnement aux gares de GO Transit situées à Ajax, Aurora, Bradford, King City et Oshawa ainsi qu'à Bowmanville afin d'accueillir un plus grand nombre de navetteurs.
- Début des travaux de construction de la nouvelle gare Lisgar de GO Transit, la première nouvelle gare construite à Mississauga en 25 ans (ouverture prévue pour l'automne 2007).
- Mise à niveau des voies ferrées et du système de signalisation de la gare Union en prévision de la hausse du nombre d'usagers de GO Transit (un investissement provincial de 37,6 millions de dollars pour aider GO Transit à remplacer le système d'aiguillage du corridor routier de la gare).

Régie des transports du grand Toronto (maintenant appelée Metrolinx)

La région du grand Toronto (RGT) se classe au troisième rang parmi les régions urbaines qui affichent la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. Bien que la région occupe moins de 1 pour 100 de la superficie de la province, près de la moitié des 12,5 millions d'Ontariens y vivent. Les autoroutes de la série 400 qui traversent cette région sont parmi les autoroutes les plus occupées en Amérique du Nord. Elles sont utilisées pour une grande partie des déplacements effectués dans le cadre des échanges commerciaux entre l'Ontario et les États-Unis, évalués à 650 millions de dollars par jour.

On estime que près de deux millions de véhicules supplémentaires circuleront sur les routes de la RGT et des environs au cours des 25 prochaines années. Les retards attribuables à la circulation pourraient quadrupler et porter à 28 millions de dollars par jour les coûts découlant des embouteillages. Bref, ces retards menacent la prospérité de la province. Il faut absolument mettre sur pied un système de transport rapide, fiable et sûr pour assurer la prospérité de la région et du reste de la province.

En 2006, la province a créé la Régie des transports du grand Toronto (RTGT), qui est maintenant appelée Metrolinx. La Régie permet à la province, aux régions de Durham, Halton, Peel et York, aux villes de Hamilton et Toronto ainsi qu'aux services locaux de transport en commun d'unir leurs efforts afin de créer un système de transport pratique et intégré. Pour ce faire, la RTGT tient compte de la capacité routière ainsi que des services ferroviaires et de transport en commun. Son mandat consiste notamment à :

- élaborer un plan de transport intégré axé sur les services locaux de transport en commun, GO Transit et les grandes artères de la RGT;
- élaborer et présenter une stratégie d'investissement et de construction d'immobilisations d'une durée de cinq ans;
- s'assurer que les plans de transport et d'immobilisations tiennent compte des objectifs du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, élaboré par l'Ontario, des objectifs du Plan de la ceinture de verdure, des déclarations de principes provinciales et des plans officiels des municipalités.

« Il faut absolument coordonner les services de transport en commun à l'échelle de la RGT pour répondre aux besoins en matière de transport de toutes les collectivités. Nous serons heureux de collaborer avec la RTGT afin d'accroître l'efficacité des services de transport en commun et d'inciter un plus grand nombre de citoyens à les utiliser. »

ROGER ANDERSON,
PRÉSIDENT DE LA RÉGION DE DURHAM

Carte de transport en commun

Un réseau de transport en commun intégré offre de nombreux avantages pour le public et l'environnement. Un réseau plus pratique incitera les gens à l'utiliser au lieu de prendre leur voiture, ce qui atténuera les embouteillages sur les routes et autoroutes de la province. Lorsqu'il est facile de passer d'un système de transport en commun à un autre, un plus grand nombre de personnes sont susceptibles d'y avoir recours.

Un grand nombre de systèmes de transport en commun sont en train de remplacer leurs vieux systèmes de perception des tarifs. C'est donc une excellente occasion de mettre sur pied une carte de transport en commun valide à la grandeur de la RGT.

La Carte de transport en commun de la RGT permettra aux usagers de se déplacer d'Oshawa à Hamilton avec une seule carte. On a terminé la planification de la nouvelle carte et la conception du système à la fin de 2006. De plus, on a choisi un fournisseur qui mettra le système sur pied.

On prévoit que la nouvelle Carte de transport en commun sera disponible dans toute la RGT et à Hamilton d'ici 2010.

Lorsque cette initiative aura été entièrement mise en œuvre :

- plus de deux millions de résidents de la RGT utiliseront la Carte de transport en commun;
- plus de 800 millions d'usagers s'en serviront chaque année;
- on réduira la durée des déplacements des usagers, ce qui générera des économies de 100 millions de dollars;
- les services de transport en commun réduiront leurs coûts d'exploitation de 20 millions de dollars par année;
- il y aura réduction de la fraude et amélioration de la sécurité.

Les voies réservées aux véhicules multioccupants sont un succès

En décembre 2006, l'Ontario a célébré le premier anniversaire de l'inauguration de voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO) sur certaines routes de la province. Ces voies sont un succès indéniable.

Les premières voies réservées aux VMO ont été aménagées sur les autoroutes 403 et 404 afin de réduire les embouteillages et la durée des déplacements. En général, les personnes qui empruntent ces voies sur les autoroutes 403 et 404 réduisent de 14 à 17 minutes la durée de leurs déplacements quotidiens pendant les heures de pointe comparativement à la situation qui prévalait avant l'ouverture de ces voies.

De plus, les voies réservées aux VMO encouragent les gens à prendre le transport en commun, car les services de transport par autobus peuvent offrir des déplacements plus rapides et plus fiables. En outre, les usagers peuvent avoir confiance que leur autobus ne sera pas coincé dans un embouteillage. GO Transit a constaté une augmentation du nombre de personnes qui prennent les autobus circulant sur les voies réservées aux VMO. Les services publics de transport en commun ont indiqué que les autobus qui circulent sur les voies réservées aux VMO arrivent plus souvent à destination à l'heure.

Les voies réservées aux VMO sont aussi avantageuses pour l'environnement, car elles incitent un plus grand nombre de personnes à faire du covoiturage ou à utiliser les services de transport en commun. Les usagers de ces voies et des services de transport en commun ne sont pas les seules personnes à bénéficier de ces voies. Les automobilistes qui circulent sur les autres voies des autoroutes 403 et 404 ont réduit la durée de leurs déplacements de huit à 11 minutes en 2006 parce qu'il y avait moins de véhicules sur la route.

S'inspirant de cette réussite, l'Ontario prévoit élargir le réseau de voies réservées aux VMO en ouvrant une telle voie en direction nord sur l'autoroute 404 en 2007, au nord de l'autoroute 401, et en entreprenant la construction de voies réservées aux VMO sur l'autoroute QEW entre Oakville et Burlington. Enfin, la province aménagera des voies réservées aux VMO sur l'autoroute 417 à Ottawa, entre Palladium Drive et l'autoroute 416.

Rendre le transport en commun plus efficient

En 2006, l'Ontario a pris d'autres mesures pour réduire la durée des déplacements des usagers en permettant à tous les services de transport en commun de la province d'installer des appareils dans leurs autobus qui accélèrent la circulation et réduisent les embouteillages.

Grâce à ces appareils, qui réduisent la durée d'un feu rouge ou prolongent un feu vert, les autobus, les tramways et les véhicules d'entretien peuvent traverser les intersections plus rapidement. Cette technologie, qui, auparavant, ne pouvait être utilisée que par les services d'urgence, a été mise à la disposition des services de transport en commun en 2006.

Le règlement adopté en 2006 pour permettre l'utilisation de ces appareils dans les autobus et les tramways est pris en application de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*.

Des investissements records pour réduire les embouteillages et rendre les routes plus sûres

L'Ontario se classe au troisième rang en Amérique du Nord en tant que centre financier. Les routes jouent un rôle crucial dans l'économie de la province.

Chaque année, des biens d'une valeur de 1,2 billion de dollars sont transportés sur les routes de l'Ontario. Chaque jour, des biens d'une valeur de 650 millions de dollars passent par les postes frontaliers routiers de l'Ontario à destination ou en provenance des États-Unis. Au cours des 25 prochaines années, il y aura jusqu'à deux millions de véhicules supplémentaires et jusqu'à 50 pour 100 de plus de camions sur les routes de la province.

Pour maintenir l'excellente qualité de vie à laquelle on s'attend en Ontario, il faut soutenir notre économie. La province a adopté une approche stratégique et durable pour gérer la croissance prévue. Cette approche repose sur un système de transport intégré et sûr qui tient compte des routes, du transport ferroviaire et du transport en commun.

En plus de faire des investissements sans précédent dans le transport en commun en 2006, l'Ontario a affecté des fonds records aux routes de la province, soit plus de 1,4 milliard de dollars.

Ces fonds ont été versés dans le cadre du plan ReNouveau Ontario, un plan de cinq ans annoncé en 2005 visant à accroître de plus de 30 milliards de dollars les investissements du gouvernement dans l'infrastructure publique d'ici 2010. Ces investissements comprennent les suivants :

- 3,4 milliards de dollars sur cinq ans pour mettre en œuvre le premier Programme des routes du Sud de l'Ontario, qui prévoit la construction de 130 kilomètres de routes et de 64 ponts ainsi que la réfection de 1 600 kilomètres de routes et de 200 ponts.
- 1,8 milliard de dollars sur cinq ans, dans le cadre d'un partenariat avec le ministère du Développement du Nord et des Mines, afin de rendre les routes du Nord de l'Ontario plus sûres et efficientes en construisant 62 kilomètres de nouvelles routes, en construisant ou en remplaçant 54 ponts et en réparant 2 000 kilomètres de routes et 200 ponts.

« La population de l'Ontario augmente considérablement. Ce programme routier de cinq ans permet de répondre aux besoins d'une province en pleine croissance en créant un réseau routier qui sera prêt à faire face à la hausse de la circulation. Ces investissements prolongeront la durée de vie des routes, amélioreront la sécurité routière et atténueront l'usure des véhicules. »

TERRY WILLIAMS,
PRÉSIDENT DE L'ONTARIO ROAD BUILDERS
ASSOCIATION

L'investissement record de plus de 1,4 milliard de dollars en 2006 mettait l'accent sur des améliorations qui maintiendront la sécurité des routes de l'Ontario et réduiront les embouteillages dans la province. Il a permis de construire 10 kilomètres de nouvelles voies, de réparer 390 kilomètres de routes, de construire cinq ponts, de réparer 83 ponts et d'aménager un terrain de stationnement pour navetteurs.

Voici des exemples de projets de construction réalisés en 2006 :

- On a élargi l'autoroute 401 de quatre à six voies entre Port Hope et Cobourg afin d'améliorer les conditions routières sur cette route si importante pour le commerce et de réduire les coûts de transport pour les 40 400 conducteurs, y compris 14 200 camionneurs, qui circulent sur ce tronçon chaque jour.
- On a élargi l'autoroute 401 de quatre à six voies entre l'autoroute 402 et Wellington Road, à London, et on a remplacé l'échangeur de Wellington Road afin d'atténuer la congestion sur cette route qui mène à la frontière et qui est si importante pour l'économie.
- On a réparé l'autoroute 402 entre la route 26 du comté de Lambton et la route 30 de ce comté, près de Sarnia, afin d'améliorer les conditions de ce tronçon qui mène à la frontière et qu'empruntent plus de 25 000 conducteurs tous les jours.
- On a prolongé l'autoroute 410 entre Bovaird Drive et Mayfield Road pour améliorer la circulation et desservir des collectivités en pleine croissance dans la région de Brampton.
- On a élargi la route 7 de deux à quatre voies entre l'autoroute 417 et Carleton Place pour atténuer la congestion et améliorer la sécurité routière.
- On a construit des ponts qui enjambent les ruisseaux Bronte et Sixteen Mile en prévision de l'élargissement de l'autoroute Queen Elizabeth, un important corridor commercial international, à Oakville et Burlington.
- On a poursuivi l'élargissement à quatre voies de la route 17 à l'est de Sault Ste. Marie.
- On a poursuivi l'élargissement à quatre voies de la route 69 à Sudbury et dans le territoire de la Première nation de Wahta à Muskoka et on a terminé l'élargissement à quatre voies entre Toronto et Parry Sound.
- On a poursuivi l'élargissement à quatre voies de la route 11 jusqu'à North Bay.

Grâce à ces investissements, l'Ontario établit un juste équilibre entre les besoins des localités rurales, où les routes et autoroutes jouent un rôle essentiel, et ceux des grands centres urbains, où la congestion menace la prospérité. De plus, nous tenons compte des besoins des entreprises ontariennes qui utilisent les routes de la province pour transporter leurs biens et de ceux des navetteurs qui souhaitent simplement retourner à la maison rapidement et en toute sécurité à la fin de la journée.

Le nouveau permis de conduire améliorera la sécurité

L'Ontario s'est engagé à accroître la sécurité de la population. Dans cette optique, le ministère a pris des mesures importantes en 2006 afin d'améliorer encore plus l'intégrité du permis de conduire de l'Ontario.

Le ministère souhaite créer un permis qui sera un des documents de ce genre les plus sûrs en Amérique du Nord. Il améliorera la sécurité car il sera inviolable, ce qui aidera les services policiers à s'assurer que seules les personnes autorisées dont le permis de conduire est en règle prennent le volant.

Grâce aux caractéristiques de sécurité :

- il sera plus facile de détecter les faux permis de conduire de l'Ontario;
- il sera plus difficile de falsifier et de contrefaire les permis de conduire;
- les renseignements personnels figurant sur le permis seront mieux protégés.

En 2006, le ministère a lancé un appel d'offres rigoureux et ouvert pour inciter les meilleures entreprises à présenter une soumission en vue de produire le nouveau permis de conduire. Nous prévoyons qu'un fournisseur aura été choisi au début de 2007 et que le nouveau permis sera disponible à la fin de 2007. Nous attacherons la plus grande importance à la sécurité et à la protection de la vie privée des Ontariens lors de la production du nouveau permis.

Améliorer l'accès et l'efficacité des postes frontaliers de l'Ontario

Comme l'économie de l'Ontario est axée sur les exportations, le gouvernement provincial et le ministère attachent beaucoup d'importance à la sécurité et à l'efficacité des postes frontaliers. Les routes et les postes frontaliers de la province sont essentiels pour soutenir la croissance économique, car ils permettent d'acheminer des marchandises vers les États-Unis et contribuent aux échanges commerciaux considérables avec ce pays. Chaque jour, plus de 650 millions de dollars de marchandises sont transportées sur les routes et passent par les postes frontaliers Ontario-États-Unis.

La région de Windsor-Detroit est le couloir commercial le plus occupé de la province pour ce qui est du transport de marchandises entre l'Ontario et les États-Unis. Chaque année, plus de 45 pour 100 des marchandises de la province qui font l'objet d'échanges commerciaux traversent la frontière dans cette région. Tout retard dans ce couloir ou aux principaux postes frontaliers peut coûter des milliards de dollars aux entreprises ontariennes chaque année.

L'Ontario collabore avec ses partenaires américains et canadiens afin d'élaborer des stratégies de transport binationales s'appliquant aux postes frontaliers de Windsor-Detroit et de Niagara. Le Canada, l'Ontario, le Michigan et le gouvernement fédéral des États-Unis ont uni leurs efforts afin de réaliser l'étude sur le poste frontalier de la rivière Detroit, une évaluation environnementale coordonnée portant sur l'accroissement de la capacité du poste frontalier Windsor-Detroit. L'équipe chargée de cette étude respecte le calendrier établi. En novembre 2005, elle a annoncé le secteur qui ferait l'objet d'une analyse continue. Il s'agit d'une étape importante de l'étude des solutions de rechange qui mènera à la mise en place d'un nouveau système complet de passage de la frontière à Windsor-Detroit. En mars 2006, l'équipe chargée de l'étude a déterminé cinq solutions de rechange pratiques concernant la route d'accès. Les consultations publiques se poursuivront tout au long de 2006.

Le ministère s'est associé au gouvernement fédéral et à d'autres intervenants afin d'investir plus de 800 millions de dollars dans les routes et les autoroutes pour appuyer les échanges commerciaux avec le plus important partenaire commercial de la province.

Ces investissements comprennent les suivants :

- Sarnia-Point Edward : 115 millions de dollars (Ontario : 56,5 millions)
- Région frontalière du Niagara : 207,5 millions de dollars (Ontario : 75,5 millions)
- Windsor : 424,9 millions de dollars (Ontario : 212,4 millions)
- Sault Ste Marie : 15,1 millions de dollars (Ontario : 5,6 millions).

Autres améliorations aux postes frontaliers :

- Réfection du pont international Baudette/Rainy River de la route 11
- Aménagement d'une passerelle pour piétons à la hauteur de Huron Church Road, à Windsor (projet terminé en 2005)
- Début du déplacement des services publics pour les besoins du projet d'aménagement d'un saut-de-mouton à la hauteur de Walker Road et des voies ferrées du CP
- Amélioration de la route 3 et de Huron Church Road à Windsor-Essex
- Poursuite des études de planification pour les besoins des projets d'amélioration des postes frontaliers, qui prévoient notamment l'amélioration de l'aire de service située du côté canadien du tunnel Windsor-Detroit, l'aménagement d'un saut-de-mouton à la hauteur de l'avenue Howard et des voies ferrées du CP et l'amélioration de la route 19 du comté d'Essex.

En collaboration avec le gouvernement fédéral, le ministère évalue des technologies innovatrices en vue de leur mise en œuvre aux postes frontaliers de l'Ontario, notamment les suivantes :

- Système de surveillance et d'avertissement de fin de file d'attente (sur l'autoroute 402 à Sarnia)
- Systèmes de gestion de la circulation (caméras de circulation installées le long de la route 3 et au tunnel Windsor-Detroit)
- Technologies intelligentes telles que des caméras et des panneaux à messages variables, qui améliorent la gestion de la circulation à l'approche du pont Blue Water, à Sarnia, et du pont Ambassador, à Windsor
- Systèmes d'information pour les voyageurs
- Systèmes d'examen préliminaire des véhicules utilitaires et des voitures de tourisme
- Système de collecte électronique des péages
- Systèmes de surveillance des marchandises dangereuses et des charges de dimensions ou de poids exceptionnels.

Les investissements qu'effectue le ministère en collaboration avec le gouvernement du Canada et les États des Grands Lacs en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité des postes frontaliers de l'Ontario seront bénéfiques pour les collectivités et les entreprises de la province, car ils réduiront les délais d'expédition et les coûts.

Un système de transport plus sûr et plus efficace grâce à la recherche et à la technologie

En 2006, l'Ontario a continué d'étudier de nouvelles technologies afin d'améliorer la sécurité, la fiabilité et l'efficacité du système de transport de la province. C'est pourquoi il s'intéresse aux systèmes de transport intelligents (STI).

Les STI sont de nouvelles applications qui évoluent rapidement. Ils peuvent nous être fort utiles pour mettre en place un système de transport répondant aux besoins des Ontariens dès aujourd'hui et à l'avenir. Ils reposent sur l'utilisation créative et l'intégration de capteurs ainsi que de systèmes de communication et de traitement de l'information dans le but d'accroître l'efficacité du système de transport. Les systèmes de gestion centralisée de la circulation et les cartes intelligentes de transport en commun sont des exemples de systèmes de transport intelligents à l'œuvre.

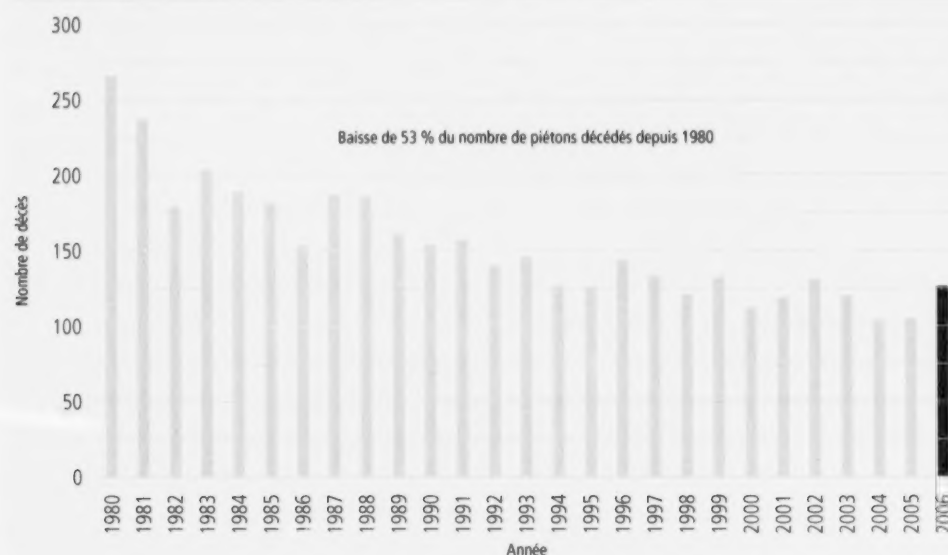
En 2006, la province s'est associée au gouvernement du Canada pour appuyer l'élaboration de nouvelles initiatives novatrices liées aux STI. Dans le cadre de cette collaboration, l'Université de Toronto réalise trois projets, d'une valeur totale de 264 000 \$, qui devraient être terminés à l'automne 2008. Deux de ces projets portent sur la façon de rendre le transport en commun plus pratique et plus attrayant pour les usagers en augmentant le niveau de service et en faisant en sorte que les horaires et les parcours des véhicules de transport en commun soient plus souples. Le troisième projet porte sur l'évolution du transport des marchandises par les véhicules utilitaires.

Ces projets appuient les plans de l'Ontario concernant les systèmes de transport intelligents ayant pour but d'améliorer le réseau de transport de la province.

RELEVER LES DÉFIS DE L'ONTARIO EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Accroître la sécurité des piétons

Nombre de piétons décédés : 1980-2006



Selon le RASRO 2006, le nombre de piétons décédés a augmenté de 20 pour 100, passant de 105 en 2005 à 126 en 2006. Cette augmentation du nombre de décès chez les usagers de la route les plus vulnérables est inquiétante. On se préoccupe également du fait que ces décès représentent environ 16 pour 100 de tous les décès mettant en cause un véhicule automobile survenus dans la province.

Bien que la population de l'Ontario ait augmenté d'environ 50 pour 100 au cours des 30 dernières années, le nombre de piétons tués ou gravement blessés lors d'une collision de véhicules automobiles en Ontario est en baisse. En 1980, 266 piétons ont été tués, soit plus du double du nombre enregistré en 2006. Toutefois, cette tendance à la baisse stagne depuis dix ans et on enregistre en moyenne 120 décès de piétons par année.

En 2006, 52,4 pour 100 des décès de piétons (soit 66 décès sur 126) sont survenus lorsque le piéton traversait la route à une intersection ou à un passage protégé pour piétons. Ce pourcentage a augmenté par rapport à celui enregistré en 2005, qui était de 46,7 pour 100 (soit 49 décès sur 105). Année après année, il y a une proportion importante de collisions de ce genre à ces endroits.

L'Ontario a pris des mesures importantes en 2006 pour accroître la sécurité des piétons, en particulier aux intersections et aux passages pour piétons. Pour ce faire, il s'est attaqué aux conducteurs qui font fi des lois aux passages pour écoliers et piétons.

En vertu de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*, qui est entrée en vigueur le 31 mars 2006, les amendes et pénalités relatives aux passages pour piétons ont été accrues :

- On a augmenté les amendes minimales et le nombre de points d'inaptitude imposés aux automobilistes qui ne s'arrêtent pas lorsqu'un piéton utilise un passage pour piétons ou ne lui cèdent pas le passage. Les amendes sont passées de 60 \$ à 150 \$. Les personnes reconnues coupables d'une infraction commise à un passage pour piétons, un passage pour écoliers ou un passage protégé pour piétons reçoivent trois points d'inaptitude. Toutes les amendes doublent dans les zones de sécurité communautaire.
- Toutes les municipalités sont autorisées à fixer la limite de vitesse à 30 km/h aux endroits où on a pris des mesures pour modérer la circulation (p. ex., en installant des bosses de ralentissement).
- Tout conducteur doit s'immobiliser aux passages pour écoliers jusqu'à ce que les enfants et le passeur scolaire aient quitté la partie de la chaussée où il circule. De plus, les passeurs scolaires doivent montrer le panneau d'arrêt jusqu'à ce que tous les enfants aient terminé de traverser la route.
- On a élargi les fonctions des passeurs scolaires pour y inclure le déplacement de toutes les personnes – non seulement les enfants – qui traversent une route.

Le ministère prévoit que, à mesure que les activités de sensibilisation du public et d'application des lois se poursuivront, le nombre de piétons tués ou blessés diminuera.

« Piétons involontaires »

Le RASRO 2006 fait état d'un nouveau groupe de piétons décédés.

On entend par « piétons involontaires », les personnes qui amorcent leur déplacement à bord d'un véhicule automobile mais qui, pour diverses raisons, le terminent en marchant sur la route ou en bordure de celle-ci.

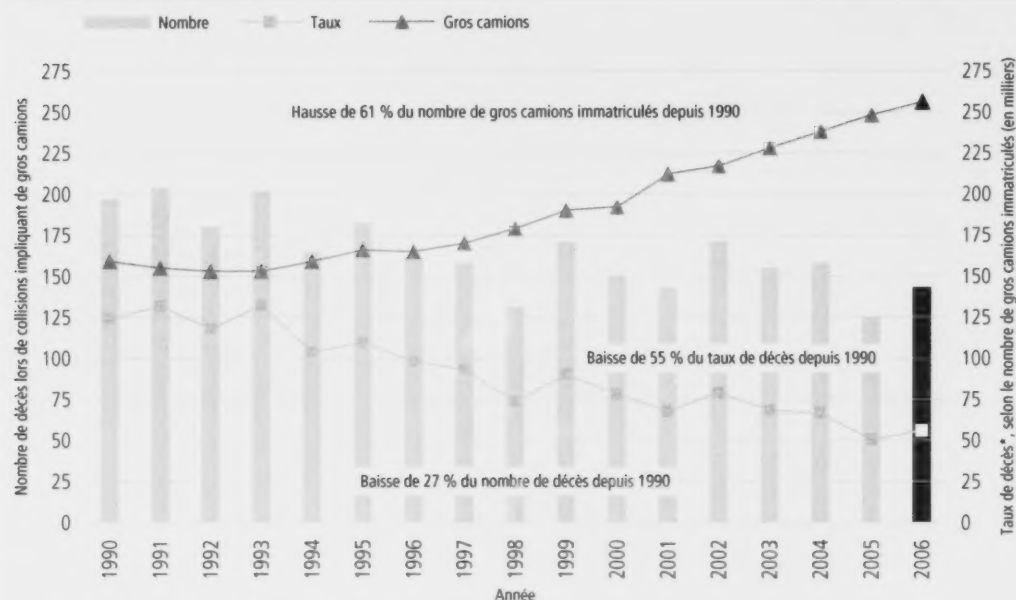
Ces personnes comprennent les conducteurs et les passagers qui abandonnent un véhicule en panne, les occupants d'un véhicule impliqué dans une collision et les automobilistes qui ont une panne d'essence.

En 2006, le RASRO indique que le nombre de « piétons involontaires » décédés a presque doublé, passant de 7 en 2005 à 13 en 2006. Le nombre de ces piétons qui ont été gravement blessés a lui aussi augmenté, passant de 7 en 2005 à 14 en 2006.

Le ministère surveille cette tendance à la hausse, qui pourrait être en partie attribuable au fait que certains automobilistes ne savent pas ce qu'ils doivent faire si leur véhicule tombe en panne sur la route. Une campagne de sensibilisation du public pourrait permettre de réduire le nombre de ces décès qui, comme un grand nombre d'autres décès qui surviennent sur les routes de la province, peuvent être évités.

Accroître la sécurité des camions

Nombre et taux* de décès lors de collisions impliquant de gros camions, selon le nombre de gros camions immatriculés : 1990–2006



* nombre de décès par tranche de 100 000 gros camions

En 2006, il y a eu 143 collisions mortelles impliquant de gros camions sur les routes de l'Ontario comparativement à 125 en 2005, une augmentation de 14,4 pour 100.

Malgré cette augmentation du nombre de décès d'une année à l'autre et la hausse du nombre de camions sur les routes de l'Ontario – plus de 250 000 gros camions étaient immatriculés dans la province en 2006, un record – le nombre de collisions mortelles impliquant ces véhicules est en baisse à long terme. Entre 1990 et 2006, le nombre de gros camions qui circulaient sur les routes de la province a augmenté de plus de 60 pour 100, tandis que le nombre de collisions mortelles impliquant ces véhicules a diminué de près de 30 pour 100.

En 2006, l'Ontario a adopté plusieurs mesures pour rendre les camions encore plus sûrs :

- on a réduit les débris sur la route provenant de véhicules en considérant les véhicules qui perdent des pièces sur la route comme étant « en mauvais état » (une nouvelle catégorie d'infraction est entrée en vigueur en 2006; elle vise tous les véhicules automobiles);
- on a amélioré les inspections quotidiennes des véhicules utilitaires afin de détecter plus rapidement les déficiences mécaniques ayant une incidence sur la sécurité et de définir clairement les responsabilités des conducteurs et des transporteurs (cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007);

- on a modernisé les règles régissant les heures de service des utilisateurs de véhicules utilitaires en se fondant sur des principes scientifiques et des pratiques de gestion de la fatigue (cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007).

L'Ontario est demeuré le seul territoire en Amérique du Nord à mettre en fourrière les camions et les remorques ayant des défauts critiques. La province continue de jouer un rôle de premier plan en ce qui concerne l'imposition d'autres sanctions. En effet, elle impose des amendes pouvant atteindre 20 000 \$ aux utilisateurs de véhicules utilitaires en mauvais état. Ces amendes sont quatre fois plus élevées que celles imposées dans la plupart des territoires canadiens. Pour certaines infractions, comme le détachement d'une roue, les amendes imposées en Ontario peuvent atteindre 50 000 \$.

Le détachement de roues de camions est un problème de sécurité qui a suscité beaucoup d'intérêt auprès du public et du ministère ces dernières années. L'Ontario a adopté une politique de tolérance zéro à cet égard. Depuis, le nombre déclaré de détachements de roues a diminué de 70 pour 100, passant d'un sommet de 215 en 1997 à 65 en 2006.

Campagne d'inspections éclair de camions Roadcheck

Les agents d'application des lois de l'Ontario effectuent davantage d'inspections éclair de camions que ceux des autres provinces. Chaque année, ils effectuent plus de 100 000 inspections visant des conducteurs et des véhicules utilitaires, 12 inspections éclair de sécurité à l'échelle de la province et 250 inspections éclair de sécurité dans les régions.

Du 6 au 8 juin 2006, les agents provinciaux d'application des lois régissant les camions ont participé à Roadcheck, une campagne annuelle d'inspections éclair de sécurité à laquelle participent divers territoires du Canada, des États-Unis et du Mexique.

Lors de la campagne Roadcheck, des agents provinciaux d'application des lois en poste aux centres d'inspection de la province examinent des autobus, des camions et des remorques, s'assurent que les charges sont bien arrimées et veillent à ce que les conducteurs ne dépassent pas le nombre d'heures de service.

L'Ontario a affiché un taux de conformité de 78,4 pour 100, ce qui représente une légère baisse par rapport au taux enregistré en 2005. Malgré cette baisse, la sécurité des véhicules utilitaires s'est améliorée au cours des dix dernières années.

Ces initiatives coordonnées d'application des lois ont pour but :

- de surveiller le rendement des industries du camionnage et du transport par autobus sur le plan de la sécurité;
- de surveiller l'efficacité des programmes d'application des lois;
- de sensibiliser davantage les intervenants à la sécurité des véhicules utilitaires;
- de retirer les véhicules en mauvais état des routes de la province.

On a élargi la portée de la campagne Roadcheck ces dernières années afin d'y inclure davantage d'activités de sensibilisation des conducteurs visant à réduire le nombre de collisions et à sauver des vies. Au cours des cinq dernières années, plus d'un million de documents d'information ont été distribués à des conducteurs à la grandeur de l'Amérique du Nord dans le cadre de cette campagne.

Le ministère continuera de collaborer avec les services de police, les représentants de l'industrie et d'autres territoires afin de trouver des moyens novateurs de réduire encore plus le nombre de collisions mettant en cause de gros camions. Dans cette optique, il s'est engagé à exiger que tous les gros camions soient munis d'appareils électroniques qui limitent leur vitesse à 105 km/h.

Réduire les excès de vitesse

L'excès de vitesse demeure une des principales causes de collisions mortelles en Ontario.

En 2006, 350 personnes sont décédées lors de collisions causées par des conducteurs qui ne respectaient pas la limite de vitesse, qui roulaient trop vite compte tenu des conditions de circulation ou qui ont perdu la maîtrise de leur véhicule. Bien que ce nombre ait diminué légèrement par rapport aux 366 décès survenus en 2005, il demeure inacceptable. Comme cela a été le cas au cours des années précédentes, près de la moitié des collisions mortelles survenues en Ontario en 2006 sont attribuables à ce comportement à risque élevé.

Les preuves sont indéniables. Les données sur les collisions indiquent que le risque de décès ou de blessures graves est près de trois fois plus élevé lorsque les véhicules qui entrent en collision dépassent de 50 km/h ou plus la limite de vitesse affichée sur une route où cette limite est de 100 km/h. Ce risque est encore plus élevé sur les routes où la limite de vitesse affichée est inférieure, car on y trouve des intersections et des usagers de la route vulnérables comme des piétons et des cyclistes.

Au cours des six dernières années (de 2001 à 2006), environ 2 200 personnes sont décédées lors d'une collision attribuable à l'excès de vitesse. Comme il s'agit d'un facteur si important dans les collisions causant la mort ou des blessures, la province a pris des mesures concrètes visant les personnes qui roulent trop vite.

En 2006, le gouvernement provincial a adopté les mesures de lutte contre l'excès de vitesse énoncées dans la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*. Il a sévi contre les personnes qui roulent trop vite en :

- haussant les amendes imposées pour avoir dépassé de 30 à 34 km/h la limite de vitesse;
- prolongeant la suspension du permis de conduire imposée par un tribunal aux récidivistes qui dépassent de 50 km/h ou plus la limite de vitesse (cette suspension peut atteindre 60 jours dans le cas d'une deuxième infraction commise au cours d'une période de cinq ans et un an dans le cas d'une troisième infraction ou d'une infraction subséquente commise au cours d'une période de cinq ans);
- doublant les amendes imposées pour excès de vitesse dans une zone de construction en présence de travailleurs.

Courses de rue

Le 21 novembre 2006, le ministère a organisé un symposium sur les courses de rue auquel ont participé des intervenants clés comme des représentants des services de police, du gouvernement fédéral, des jeunes, des organismes qui se préoccupent de la sécurité routière et des clubs d'automobilistes. Ce symposium avait pour but de discuter des enjeux et des défis associés aux courses de rue et de trouver des solutions permettant de restreindre ce comportement dangereux.

Les participants au symposium ont fourni de précieux conseils au ministère qui l'ont aidé à faire fond sur ses plus récentes mesures visant les personnes qui roulent trop vite. Pendant le reste de 2006, le ministère s'est servi de ces conseils et a continué de collaborer avec ses partenaires en sécurité routière pour élaborer un ensemble d'importantes mesures législatives visant les courses de rue, les manœuvres périlleuses et l'excès de vitesse.

Protéger les enfants et les jeunes qui circulent sur les routes de la province

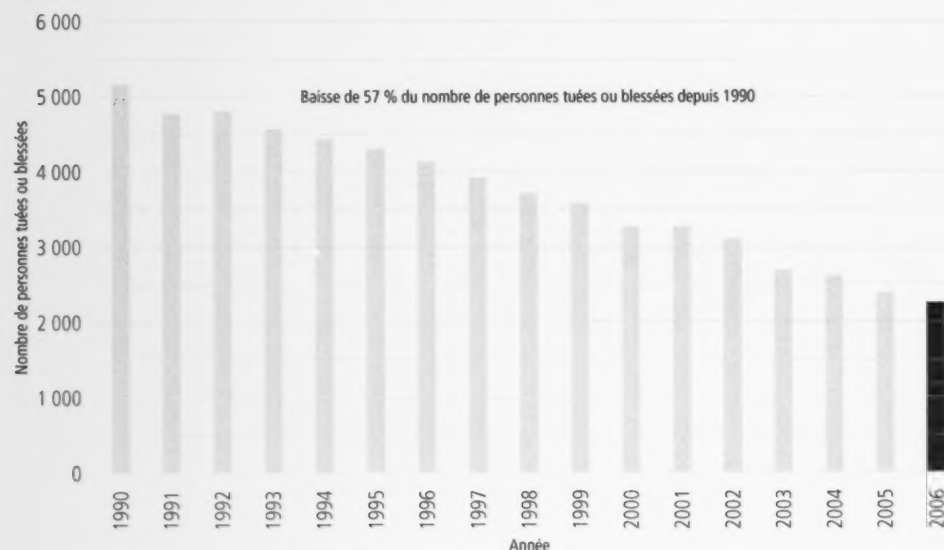
Sièges de sécurité pour enfants et sièges d'appoint

En septembre 2005, l'Ontario a modifié le *Code de la route* afin de renforcer les règles applicables aux enfants et à l'utilisation de mécanismes de retenue adéquats dans les véhicules automobiles. Ces modifications comprennent les suivantes :

- exiger que toutes les personnes qui prennent soin d'enfants, y compris les grands-parents et les gardiens d'enfants, utilisent un siège de sécurité pour enfants ou un siège d'appoint lorsqu'elles transportent des enfants;
- exiger qu'on utilise un siège d'appoint pour les enfants qui sont trop grands pour s'asseoir sur un siège de sécurité mais trop petits pour être adéquatement protégés par une ceinture de sécurité utilisée seule.

Les conducteurs qui ne respectent pas ces exigences, qui n'utilisent pas le bon type de siège ou qui utilisent un siège pour enfants incorrectement sont passibles d'une amende et de deux points d'inaptitude.

Nombre de personnes âgées de 0 à 9 ans tuées ou blessées : 1990–2006



L'année 2006 est la première année complète d'application de ces nouvelles mesures législatives. Le RASRO 2006 révèle que le nombre d'enfants tués ou gravement blessés lors d'une collision a diminué de plus de 6 pour 100 comparativement aux chiffres enregistrés en 2005.

Bien que cette réduction – qui s'inscrit dans le cadre d'une tendance à la baisse – soit encourageante, il ne faut pas oublier que, selon SécuritéJeunes Canada, les collisions sont une cause importante de décès et de blessures chez les enfants âgés de zéro à neuf ans. C'est pour cette raison que le ministère prend sans relâche des mesures visant à accroître la sécurité des enfants sur les routes de la province.

Un siège de sécurité pour enfants utilisé correctement peut réduire le risque de décès ou de blessures graves d'un pourcentage pouvant atteindre 75 pour 100.

INFANT AND TODDLER SAFETY ASSOCIATION

Malgré la réduction du nombre d'enfants tués ou blessés sur les routes en 2006, un grand nombre de conducteurs ne prennent toujours pas des mesures adéquates pour s'assurer que les jeunes qu'ils transportent sont correctement attachés.

L'Ontario continue de travailler en étroite collaboration avec les intervenants en sécurité des enfants au niveau provincial et dans les collectivités afin de sensibiliser le public à la façon de transporter les enfants en toute sécurité, notamment en fournissant aux parents et aux personnes qui prennent soin d'enfants des renseignements sur les exigences prévues par la loi et les meilleures pratiques.

Jeunes conducteurs

Conducteurs débutants

En 1994, l'Ontario a été le premier territoire en Amérique du Nord à mettre en œuvre un vaste système de délivrance graduelle des permis de conduire (SDGPC).

Le SDGPC contribue à réduire le risque de collision chez les nouveaux conducteurs en les obligeant à franchir deux étapes (niveaux G1 et G2) pour obtenir un permis de conduire doté de tous les privilèges. Les conducteurs débutants doivent respecter plusieurs exigences ayant pour but de réduire leur exposition à des situations à risque élevé.

Le SDGPC permet de sauver des vies. Entre 1994 et 2006, le nombre de conducteurs âgés de 16 à 19 ans tués lors d'une collision de véhicules automobiles a diminué de 16,3 pour 100. Toutefois, comme l'indique le RASRO 2006, le risque de collision chez les jeunes conducteurs demeure plus élevé en raison de leur manque d'expérience.

Nombre et taux* de conducteurs âgés de 16 à 19 ans tués ou blessés : 1990–2006



* nombre de personnes tuées ou blessées par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire

En 2006, après quatre années consécutives où le nombre de conducteurs décédés âgés de 16 à 19 ans a diminué, ce nombre a augmenté, passant de 31 en 2005 à 41 en 2006. Par contre, le nombre de conducteurs blessés dans ce groupe d'âge a diminué pour la sixième année consécutive, passant de 3 077 en 2005 à 2 917 en 2006.

Le RASRO 2006 révèle que le risque de collision chez les jeunes conducteurs demeure plus élevé en raison de leur manque d'expérience. Année après année, les jeunes conducteurs continuent d'être surreprésentés pour ce qui est du nombre de victimes de collisions mortelles. En 2006, le taux de jeunes conducteurs (âgés de 16 à 19 ans) impliqués dans une collision mortelle était 65 pour 100 plus élevé que le taux de la population générale (2,28 comparativement à 1,38).

Dans le but de poursuivre les résultats positifs obtenus grâce au SDGPC et d'atténuer cette surreprésentation des jeunes conducteurs dans les statistiques sur les collisions, l'Ontario revoit continuellement les avantages que procurent de nouvelles mesures et restrictions aux jeunes conducteurs sans expérience.

Ainsi, ces dernières années, le ministère s'est penché sur les résultats de recherches qui démontrent que les conducteurs adolescents sont près de trois fois plus susceptibles d'être impliqués dans une collision mortelle ou grave s'ils transportent de jeunes passagers que s'ils transportent des passagers plus âgés.

Après avoir pris connaissance de ces résultats, le ministère a adopté, en septembre 2005, une mesure restreignant le nombre de passagers que peuvent transporter les conducteurs adolescents titulaires d'un permis de niveau G2. Au cours des six premiers mois du niveau G2, les conducteurs âgés de moins de 20 ans peuvent transporter un seul passager de moins de 20 ans entre minuit et cinq heures du matin. Après ce délai et jusqu'à ce que les jeunes conducteurs obtiennent leur permis de conduire de catégorie G doté de tous les privilèges ou qu'ils atteignent l'âge de 20 ans, ils peuvent transporter jusqu'à trois passagers de moins de 20 ans entre minuit et cinq heures du matin. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux conducteurs débutants adolescents accompagnés d'un conducteur ayant un permis de conduire doté de tous les privilèges et quatre années d'expérience de conduite assis sur le siège avant ni aux jeunes passagers qui sont membres de la famille immédiate du conducteur.

Le ministère continuera de passer en revue les résultats des recherches les plus récentes et les meilleures pratiques adoptées par d'autres territoires pour s'assurer que l'Ontario demeure un chef de file sur le plan de la sécurité des jeunes et des nouveaux conducteurs.

Cours de conduite pour débutants

Il y a plus de 460 fournisseurs de cours de conduite pour débutants approuvés par le ministère des Transports en Ontario. En outre, plus de 200 écoles secondaires dispensent un cours de conduite approuvé par le ministère.

Pour les conducteurs débutants qui suivent avec succès un cours de conduite approuvé par le ministère, la durée du niveau G1 passe de 12 à huit mois. De plus, un grand nombre de compagnies leur accordent une réduction des primes d'assurance.

Comme les personnes qui suivent un cours de conduite pour débutants peuvent franchir plus rapidement les étapes du système de délivrance graduelle des permis de conduire de l'Ontario, il est essentiel de s'assurer que ces cours sont de très haut calibre afin que les nouveaux conducteurs acquièrent les compétences nécessaires pour prendre le volant en toute sécurité.

Dans cette optique, le ministère a adopté une vaste stratégie de renouvellement du programme des cours de conduite pour débutants. Il passera donc en revue et mettra à jour les normes applicables à ces cours pour mettre l'accent sur des questions importantes comme la conduite dangereuse.

Le ministère collabore avec des intervenants afin d'élaborer un projet de règlement ayant pour but de renforcer le mécanisme qu'utilise le gouvernement provincial pour surveiller les écoles de conduite approuvées par le ministère en :

- établissant des normes coercitives claires;
- mettant en œuvre un processus officiel d'imposition de sanctions;
- créant des outils permettant d'effectuer de meilleures vérifications de ces écoles.

Au printemps 2006, le ministère des Transports a entrepris de vastes consultations sans précédent sur les améliorations à apporter aux cours de conduite pour débutants dans la province. On a commencé par tenir trois séances de consultation à Mississauga, Kingston et London. Plus de 200 personnes y ont assisté. Elles représentaient notamment des associations de moniteurs de conduite automobile et d'écoles de conduite, ainsi que des moniteurs de conduite automobile et des écoles de conduite.

« Nous estimons que les moniteurs de conduite automobile professionnels seront très heureux des efforts que le gouvernement déploie afin de créer des conditions qui accroîtront la sécurité en Ontario. »

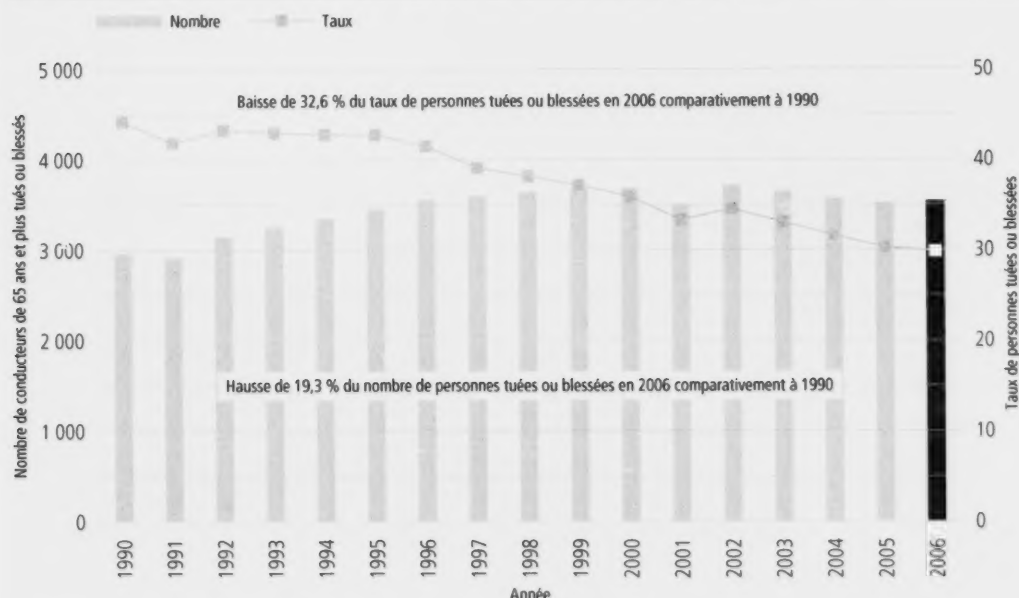
KEITH BLACK,
PRÉSIDENT DE LA CERTIFIED TRANSPORTATION INSTRUCTOR
ASSOCIATION

À l'été 2006, le ministère a rencontré des représentants du ministère de l'Éducation afin de discuter des améliorations qu'on pourrait apporter aux cours de conduite pour débutants dispensés dans la province.

À la lumière des commentaires reçus, le ministère a commencé à rédiger une version en langage simple du projet de règlement sur les cours de conduite pour débutants s'appliquant aux écoles de conduite et aux moniteurs de conduite automobile. Il affichera cette version en ligne en 2007 afin de recueillir d'autres commentaires des intervenants et du public. Par la suite, le ministère préparera la version finale du règlement aux fins d'approbation et de mise en œuvre.

Conducteurs âgés

Nombre et taux* de conducteurs de 65 ans et plus tués ou blessés : 1990-2006



* nombre de personnes tuées ou blessées par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire

Un des défis de plus en plus important que doivent relever les autorités en Amérique du Nord a trait à la sécurité et à la mobilité de conducteurs vieillissants.

Le nombre de décès chez les conducteurs âgés de 65 ans est passé de 64 en 2005 à 57 en 2006. De plus, dans la foulée d'une tendance amorcée il y a quelques années, le taux de personnes tuées ou blessées par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire âgés de 65 ans et plus est passé de 30,29 en 2005 à 29,82 en 2006.

Bien que le nombre de conducteurs âgés décédés ait diminué au cours des dernières années, il importe de préciser que ces personnes demeurent surreprésentées par rapport au nombre de victimes de collisions mortelles qui font partie de la population générale.

La baisse du taux de décès chez les conducteurs âgés est en partie attribuable aux programmes du ministère s'adressant à ces conducteurs, qui leur permettent de conduire tant qu'ils peuvent le faire en toute sécurité.

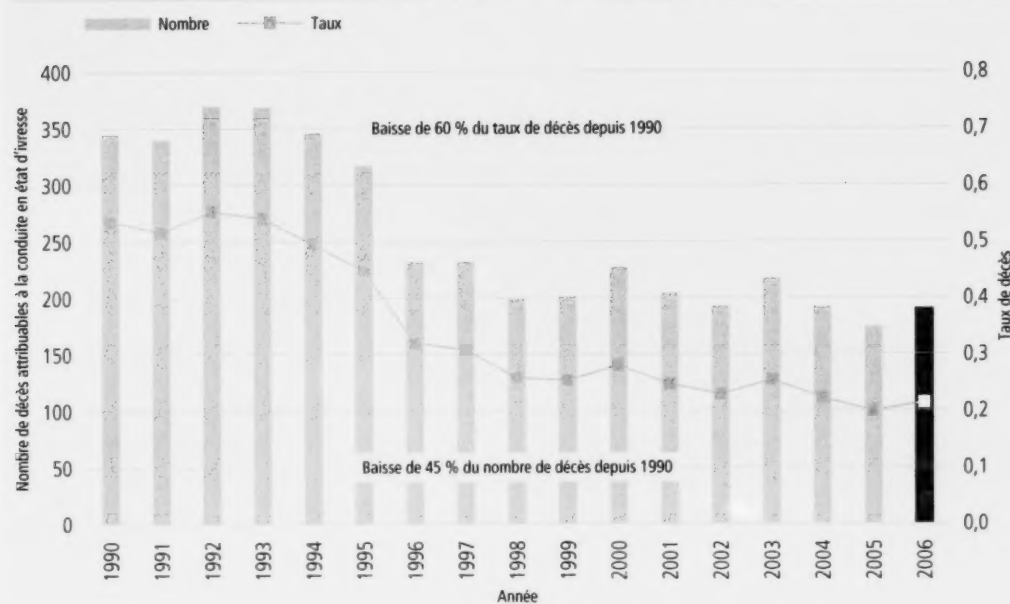
Par exemple, le programme de renouvellement du permis de conduire des personnes âgées de 80 ans et plus est le programme fondé sur l'âge le plus rigoureux au Canada et en Amérique du Nord. Il comprend un examen théorique, un examen de la vue, une séance d'information de groupe, un examen du dossier de conduite et un examen pratique si un conseiller du ministère estime que cela est nécessaire. Grâce aux changements apportés au programme au milieu des années 1990, le taux moyen de collisions mortelles par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire ayant 80 ans et plus a diminué considérablement.

En juillet 2005, le ministère a amélioré le programme des séances d'information de groupe s'adressant aux conducteurs âgés de la province. En 2006, il a élaboré et mis en œuvre plusieurs initiatives afin d'accroître encore plus la sécurité de ces conducteurs, notamment les suivantes :

- En collaboration avec le ministère de la Santé et des Soins de longue durée et l'Ontario Medical Association, le ministère des Transports a conçu un formulaire standard qui aide les médecins à signaler les personnes inaptes à conduire en raison de leur état de santé. Ce formulaire est utilisé depuis le 1^{er} avril 2006.
- Le ministère des Transports a adopté un nouveau formulaire qui aide les agents de police à lui signaler les conducteurs qui pourraient être inaptes à conduire un véhicule automobile en raison de leur état de santé.
- Dans le cadre de son partenariat avec le Secrétariat aux affaires des personnes âgées de l'Ontario et l'Association canadienne des automobilistes (CAA), le ministère a dispensé 16 séances d'information d'une durée de trois heures intitulées « Shifting Gears, Helping Seniors Drive Safely » dans plusieurs localités de la province. Forts du succès remporté par la campagne de 2005, le ministère et la CAA ont dispensé 14 séances supplémentaires en 2006.
- Dans le cadre de l'examen permanent des programmes de délivrance de permis de conduire aux personnes âgées, le ministère a étudié divers moyens d'aider les conducteurs âgés à surmonter les obstacles associés à la langue et à la littératie. Il a collaboré avec des organismes communautaires pour mettre à l'essai des séances de formation de groupe dans d'autres langues. Ces séances, qui ont remporté un prix d'excellence pour le service à la clientèle décerné par la American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA), sont en cours d'évaluation pour déterminer la faisabilité d'intégrer des services d'interprétation et aider le ministère à trouver les meilleurs moyens de répondre aux besoins des conducteurs âgés qui doivent relever des défis liés à la langue ou à la littératie.

Conduite en état d'ivresse

Nombre et taux* de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse : 1990-2006



* nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire

Le ministère se préoccupe particulièrement du nombre de personnes qui prennent le volant avec des facultés affaiblies. Après avoir diminué pendant plusieurs années, le nombre de collisions mortelles attribuables à la conduite en état d'ivresse n'a pas changé depuis une dizaine d'années. En 2006, le nombre de personnes décédées lors d'une collision attribuable à l'ivresse au volant a augmenté, passant de 174 en 2005 à 190, une hausse de 9,2 pour 100.

En 2006, le personnel du ministère a examiné tous les aspects des mesures législatives provinciales applicables à la conduite en état d'ivresse. En collaboration avec ses partenaires en sécurité routière, il s'est concentré sur les récidivistes et les personnes dont l'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08. Le ministère s'est servi des résultats de cet examen pour élaborer des mesures novatrices visant à protéger les Ontariens contre les conducteurs en état d'ivresse.

Ces nouvelles mesures, qui s'inspirent des lois ontariennes existantes, sont parmi les plus sévères en Amérique du Nord. Elles prévoient notamment ce qui suit :

- la suspension immédiate du permis de conduire pendant 90 jours;
- l'obligation de suivre le programme de mesures correctives Bonne conduite;
- la mise en fourrière du véhicule;
- l'installation d'un antidémarrreur.

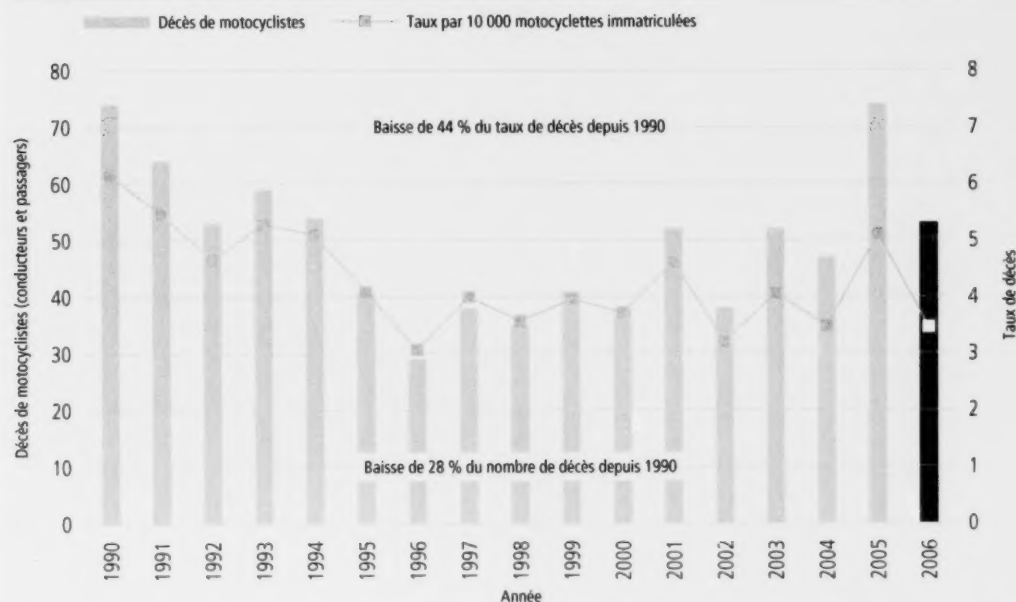
En plus de se doter de règles sévères, l'Ontario veille à leur respect. Le gouvernement provincial a pris diverses mesures pour sévir contre les conducteurs en état d'ivresse, notamment les suivantes :

- il a imposé la suspension à vie du permis de conduire de 6 414 personnes (dans certains cas, cette suspension peut être ramenée à 10 ans), entre septembre 1998 et décembre 2006;

- il a informé 114 061 conducteurs qu'ils devaient suivre le programme de mesures correctives, entre septembre 1998 et décembre 2006;
- il a suspendu le permis de conduire de 189 870 personnes pendant 90 jours dans le cadre du Programme de suspension administrative des permis de conduire de l'Ontario (PSAPC), entre novembre 1996 et décembre 2006;
- il a exigé que 55 101 conducteurs installent un antidémarrreur dans leur véhicule une fois leur permis de conduire rétabli ou qu'ils s'abstiennent de conduire jusqu'à ce que cette condition ait été retirée de leur permis, entre décembre 2001 et décembre 2006;
- il a mis en fourrière 9 912 véhicules parce que leurs conducteurs avaient pris le volant pendant la suspension de leur permis, entre 1999 et 2006 (toutes ces suspensions découlaient d'infractions liées à la conduite visées par le *Code criminel*; la majorité d'entre elles ont été imposées parce que le conducteur a été reconnu coupable de conduite en état d'ivresse).

Motocyclistes

Nombre et taux* de décès de motocyclistes : 1990–2006



* nombre de décès de motocyclistes par tranche de 10 000 motocyclistes immatriculées

Le nombre de décès de motocyclistes (conducteurs et passagers) est passé de 74 en 2005 à 53 en 2006, une baisse de 28,4 pour 100. Le nombre de motocyclistes blessés (conducteurs et passagers) n'a pas changé par rapport à 2005 et s'est établi à 1 583.

Selon le RASRO 2006, le taux combiné de décès et de blessures des conducteurs et des passagers a été de 103,5 par tranche de 10 000 motocyclistes immatriculées, le niveau le plus faible en Ontario depuis 1988.

Les 74 motocyclistes décédés en 2005 représentaient une hausse inquiétante de 57,1 pour 100 par rapport à 2004. La réduction du nombre de motocyclistes tués en 2006 (53) est encourageante compte tenu du nombre croissant de motocyclettes qui circulent sur les routes de la province.

Le nombre de motocyclettes immatriculées a atteint un sommet dans la province, passant de 145 194 en 2005 à 158 103 en 2006. La hausse du prix du carburant et la popularité croissante des véhicules plus économiques produisant peu d'émissions sont sans doute des facteurs contribuant au nombre record d'immatriculations.

Sensibilisation du public

Tout au long de l'année, le ministère des Transports collabore avec les services de police et plus d'une centaine de groupes qui se préoccupent de la sécurité routière pour mettre en œuvre diverses initiatives de sensibilisation comme les campagnes sur la conduite en état d'ivresse, les cliniques d'inspection des sièges de sécurité pour enfants et les campagnes sur le port de la ceinture de sécurité. Ces initiatives communautaires et provinciales sont essentielles pour sensibiliser le public aux mesures que nous pouvons tous prendre pour accroître la sécurité routière et atténuer les conséquences des habitudes de conduite dangereuses.

Tel que mentionné précédemment, la campagne Pour l'amour est un élément essentiel des mesures de sensibilisation du public que le ministère a prises en 2006. Cette campagne rappelle aux parents et aux personnes qui prennent soin d'enfants que, lorsqu'ils sont utilisés correctement, les sièges de sécurité pour enfants sauvent des vies et qu'ils sont obligatoires en Ontario. Le ministère a réalisé plusieurs autres initiatives de sensibilisation du public. Plusieurs d'entre elles sont résumées ci-après.

Campagne jeCONDUIS

La campagne jeCONDUIS, qui a remporté des prix, est un programme dynamique sur la sécurité routière qui s'adresse aux jeunes. Elle a été conçue par le ministère des Transports en collaboration avec le Conseil communautaire ontarien sur la sobriété au volant, Élèves ontariens contre l'ivresse au volant et The Student Life Education Company.

Cette campagne a pour but de sensibiliser les conducteurs de moins de 25 ans aux risques et aux conséquences des habitudes de conduite dangereuses comme la conduite agressive, les distractions au volant, la somnolence au volant et la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues.

En 2006, le ministère et ses partenaires en sécurité routière ont continué à distribuer des exemplaires des documents de la campagne jeCONDUIS aux intervenants en sécurité routière pour qu'ils les utilisent lorsqu'ils font des présentations dans les écoles secondaires et les collectivités de la province.

Depuis 2004, plus de 3 500 vidéos et guides de l'animateur ont été remis à des services de police, des services de santé publique et des groupes qui se préoccupent de la sécurité routière pour qu'ils les utilisent lorsqu'ils font des présentations dans des écoles secondaires et des collectivités de la province.

Ce vidéo très dynamique fait appel à de la musique, des témoignages d'experts, des messages de vedettes, des entrevues avec des étudiants de collèges et d'universités et des scripts lus par des comédiens adolescents pour transmettre son message.

La campagne jeCONDUIS a été adaptée pour être utilisée ailleurs au pays.

Conduite avec facultés affaiblies

En 2006, le ministère a continué de faire savoir qu'on ne tolérerait pas la conduite avec facultés affaiblies. Le gouvernement de l'Ontario s'est associé à l'organisme Les mères contre l'alcool au volant Canada pour mettre en œuvre un programme commémorant les personnes qui ont perdu la vie à cause d'un conducteur aux facultés affaiblies en plaçant des panneaux le long de routes provinciales. En plus de commémorer des êtres chers qui ont perdu la vie à cause d'un conducteur aux facultés affaiblies, ces panneaux rappellent clairement à tous les automobilistes de ne pas prendre le volant si leurs facultés sont affaiblies.

Toujours en 2006, le ministère a appuyé la campagne « Shut Out Impaired Driving » mise sur pied par le Conseil communautaire ontarien sur la sobriété au volant. Cette campagne, qui s'adresse aux amateurs de sport, comprenait la distribution d'affiches et de sous-verres dans des établissements qui vendent de l'alcool. Elle comprenait un message d'intérêt public diffusé à la radio et à la télévision mettant en vedette le joueur des Sénateurs d'Ottawa, Antoine Vermette.

Semaine de la sécurité des autobus scolaires

En Ontario, les autobus scolaires parcourent près de deux millions de kilomètres chaque jour d'école. La Semaine de la sécurité des autobus scolaires est un outil de sensibilisation du public important, car elle rappelle aux conducteurs qu'ils doivent être prudents à proximité des écoles et des autobus scolaires. C'est pour cette raison que le ministère collabore étroitement avec ses partenaires en sécurité comme les conseils scolaires, l'Ontario School Bus Association, l'Ontario Safety League et d'autres intervenants pour s'assurer que tous les conducteurs ontariens savent qu'ils doivent être prudents près des autobus et des zones scolaires.

En 2006, à l'occasion de la Semaine de la sécurité des autobus scolaires, on a mieux fait connaître certaines des nouvelles mesures prioritaires prises par le gouvernement en matière de sécurité des enfants, notamment les suivantes :

- les nouveaux autobus doivent être munis de dispositifs de sécurité comme une barrière de protection située à l'avant du véhicule, qui empêche les enfants de se placer à un endroit où le conducteur ne les voit pas;
- la loi a été modifiée de sorte que le propriétaire d'un véhicule, quel qu'en soit le type, qui dépasse illégalement un autobus scolaire peut être accusé d'avoir enfreint la loi même s'il ne se trouvait pas derrière le volant au moment de l'infraction;
- le gouvernement sévit contre les personnes qui font des excès de vitesse et celles qui ne respectent pas les règles aux passages protégés pour piétons et aux passages pour écoliers.

Réduire le nombre de collisions avec des animaux

En Ontario, un véhicule automobile entre en collision avec un animal sauvage toutes les 37 minutes. En 2006, le nombre de ces collisions a augmenté d'environ 1,8 pour 100, passant de 14 228 en 2005 à 14 482 en 2006.

Toujours en 2006, le ministère, soucieux de réduire ce nombre, a pris des mesures de sensibilisation du public, notamment en participant à l'initiative de prévention des collisions avec la faune mise sur pied par la ville d'Ottawa et en appuyant les efforts déployés dans le cadre de cette initiative. Ainsi, on a veillé davantage au respect des limites de vitesse et eu recours à des panneaux et des messages publicitaires à la radio et à la télévision pour sensibiliser les automobilistes aux risques de collisions avec la faune. L'Association canadienne des automobilistes, la Police provinciale de l'Ontario et l'Ontario Federation of Anglers and Hunters ont également participé à l'initiative de la ville d'Ottawa. Les documents préparés pour les besoins de cette campagne sont offerts à d'autres collectivités pour les aider à réduire les collisions avec la faune dans leur territoire.

Le Guide de l'automobiliste de l'Ontario donne des conseils sur la façon d'éviter les animaux qui se trouvent sur la route ou à proximité de celle-ci. De plus, le ministère des Transports a publié un livret intitulé « Surveillez les animaux sauvages », qui donne lui aussi des conseils sur la façon d'éviter les collisions avec les animaux. En plus de sensibiliser le public, le ministère a pris diverses mesures pour empêcher les animaux de circuler sur les routes, notamment les suivantes :

- installation de clôtures le long d'autoroutes;
- élimination de broussailles le long des routes pour améliorer le champ de vision et la visibilité pour les conducteurs;
- drainage des étangs salés se trouvant aux abords des routes, qui peuvent attirer des animaux sauvages;
- installation de panneaux d'avertissement aux endroits où il y a eu des collisions avec la faune dans le passé;
- installation de dispositifs d'éclairage le long des routes pour améliorer la visibilité la nuit.

Partenariats pour la sécurité routière

Le ministère des Transports est constamment à l'affût de moyens et d'occasions de créer des partenariats pouvant l'aider à atteindre son objectif, qui est de faire des routes de la province les routes les plus sûres au monde.

Heureusement, un grand nombre d'organisations de la province souhaitent elles aussi accroître la sécurité routière. Elles jouent un rôle précieux dans l'amélioration constante du comportement des conducteurs, de l'état des véhicules et de la sécurité de l'infrastructure.

À l'échelle provinciale, le ministère collabore avec ses partenaires comme le ministère du Procureur général, le ministère de la Santé et des Soins de longue durée et le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels (y compris la Police provinciale de l'Ontario).

De plus, le ministère travaille en étroite collaboration avec les services de police municipaux, les groupes communautaires de bénévoles, d'autres paliers de gouvernement et plusieurs organismes voués à la sécurité afin d'accroître la sécurité des routes de la province.

Honorer les personnes qui ont rendu les routes de la province plus sûres et qui sont décédées dans l'exercice de leurs fonctions

Le ministère des Transports travaille sans relâche à élaborer des mesures de sécurité routière qui sauvent des vies et réduisent le nombre de personnes blessées. Toutefois, ces efforts seraient vains si ce n'était du travail des agents d'application des lois.

Tous les jours, des agents de police collaborent avec les agents d'application des lois du ministère pour patrouiller les routes et autoroutes et protéger les familles de la province. Malheureusement, des agents de police perdent la vie dans l'exercice de leurs fonctions.

En 2006, le gouvernement de l'Ontario a honoré quatre de ces agents de police en dédiant des ponts à leur mémoire.

Dans la région de Sudbury, les deux ouvrages de l'échangeur des routes 17 et 69 ont été renommées ponts commémoratifs du sergent Rick McDonald et le pont qui enjambe le ruisseau Junction a été renommé pont commémoratif de l'agent Joe MacDonald.

Dans la région de Chatham, le pont qui enjambe l'autoroute 401 à la hauteur de la route 7 de Chatham-Kent a été renommé pont commémoratif de l'agent principal James C. McFadden et celui qui enjambe l'autoroute 401 à la hauteur de la route 40 porte désormais le nom de pont commémoratif de la sergente Margaret J. Eve.

En 2005, le pont de la rivière Bonnechere à la hauteur de la route 17, dans le comté de Renfrew, a été renommé pont commémoratif Philip Shrive, à la mémoire de l'agent principal Philip Shrive de la Police provinciale de l'Ontario.

En dédiant des ponts à la mémoire de ces agents et de leur famille, on s'assure que l'on n'oubliera jamais le sacrifice qu'ont fait ces personnes pour nous.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LA TÂCHE N'EST PAS TERMINÉE

Bien que l'Ontario soit reconnu comme un chef de file en matière de sécurité routière, nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers. Quiconque s'interroge sur les enjeux n'a qu'à songer à ce qui suit :

- tous les jours, plus de deux personnes sont tuées et dix sont gravement blessées sur les routes de la province;
- les collisions de véhicules automobiles demeurent la principale cause de blessures accidentelles et de décès chez les enfants et les jeunes en Ontario;
- ces collisions coûtent 9,1 milliards de dollars par année à l'Ontario sur le plan des services sociaux et des soins de santé.

Ces chiffres font réfléchir et démontrent que, bien que l'Ontario se classe au premier rang en Amérique du Nord pour ce qui est de la sécurité routière, il y a encore à faire pour prévenir des décès et des blessures sur les routes de la province.

Chaque année, le ministère des Transports fait état dans le RASRO de certaines des principales questions de sécurité routière qu'il ciblera au cours de la prochaine ou des prochaines années. Pour dresser cette liste, il étudie les résultats et les tendances énoncés dans le présent RASRO et dans celui des années précédentes.

Le RASRO 2006 révèle que le ministère doit travailler en étroite collaboration avec ses partenaires en sécurité routière pour régler diverses questions d'une importance décisive, notamment les suivantes :

Conduite en état d'ivresse

Renforcer les mesures législatives et les programmes ontariens visant la conduite avec facultés affaiblies à la lumière des résultats du vaste examen entrepris par le ministère en 2006. Imposer des sanctions plus sévères et prendre de nouvelles mesures pour mieux cibler ce comportement dangereux et mettre l'accent sur les récidivistes ainsi que sur les personnes dont l'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08.

Courses de rue et excès de vitesse

Étoffer les mesures de lutte contre les excès de vitesse mises en œuvre en 2006 et utiliser l'information recueillie lors du symposium de 2006 sur les courses de rue pour élaborer d'autres mesures ciblant ces courses et les excès de vitesse.

Des routes plus sûres pour les enfants

Pour accroître la conformité aux mesures législatives régissant l'utilisation des sièges de sécurité pour enfants et des sièges d'appoint, le ministère continuera de collaborer avec SécuriJeunes Canada et d'autres organismes qui se préoccupent de la sécurité des enfants afin :

- d'étudier l'utilisation des sièges de sécurité pour enfants et des sièges d'appoint intégrés (ces sièges sont faciles à utiliser car ils sont intégrés au véhicule; aucune installation n'est requise);

- d'étudier l'utilisation de nouveaux types de mécanismes de retenue conçus pour les enfants ayant un handicap;
- d'envisager de nouveaux moyens de sensibiliser davantage le public aux exigences prévues par la loi concernant l'utilisation des sièges de sécurité pour enfants et des sièges d'appoint et au fait que ces sièges permettent de sauver des vies;
- de passer en revue les meilleures pratiques adoptées à l'étranger et d'étudier la possibilité d'élargir la portée des programmes d'éducation sur la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires.

Sécurité des autobus scolaires

Collaborer avec les utilisateurs d'autobus scolaires et les organismes qui se préoccupent de la sécurité afin d'exiger que tous les autobus scolaires, non seulement les autobus neufs, soient munis d'une barrière de protection.

Jeunes conducteurs et conducteurs débutants

- Continuer de passer en revue les recherches les plus récentes et les meilleures pratiques d'autres territoires pour s'assurer que l'Ontario demeure un chef de file en ce qui concerne la sécurité des jeunes conducteurs et des conducteurs débutants.
- Mettre au point et adopter de nouvelles normes et de nouveaux programmes d'études pour s'assurer que les cours de conduite pour débutants soient du plus haut calibre et que les nouveaux conducteurs acquièrent les compétences nécessaires pour conduire en toute sécurité.

Conducteurs âgés

Passer en revue les résultats des recherches les plus récentes et les meilleures pratiques d'autres territoires afin de repérer les améliorations qui pourraient être apportées aux programmes visant les conducteurs âgés. Étudier la possibilité de délivrer un permis aux conducteurs ayant un trouble de fonctionnement en y imposant des conditions ou des restrictions, p. ex., conduire seulement le jour.

Sécurité à motocyclette et en cyclomoteur

Continuer de collaborer avec nos partenaires pour promouvoir la sécurité à motocyclette et en cyclomoteur et passer en revue le programme provincial de délivrance des permis de motocycliste.

Mise à l'essai de nouveaux véhicules

Continuer d'encourager l'adoption de modes de transport qui sont sûrs, qui polluent moins, qui consomment moins d'énergie, qui permettent de réduire la congestion et qui accroissent la mobilité.

Véhicules tout terrain et motoneiges

Consulter les intervenants dans le cadre de l'examen ministériel des mesures législatives ontariennes régissant les véhicules tout terrain et les motoneiges portant notamment sur l'âge minimum des conducteurs et les programmes de formation que doivent suivre les jeunes conducteurs.

Sécurité des camions

- Collaborer avec les experts en sécurité de l'industrie et les autorités canadiennes afin d'élaborer des politiques obligeant les gros camions à être munis d'un dispositif limitant leur vitesse à 105 km/h. Cette mesure aurait pour avantage de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'accroître la sécurité et de réduire la consommation de combustibles fossiles.
- Travailler à la mise en œuvre de la quatrième et dernière phase de la réforme du poids et des dimensions des véhicules, qui entraîne une migration graduelle vers les camions sûrs, productifs et n'endommageant pas l'infrastructure.

Transport en commun

Continuer d'investir dans les services de transport en commun pour inciter davantage de personnes à les utiliser.

Services au public et à la clientèle

Améliorer les services au public et accroître la satisfaction de la clientèle en fournissant des services et des produits efficaces et novateurs aux Ontariens. Dans cette optique, le ministère mettra au point un permis de conduire plus sûr.

APERÇU

Aperçu



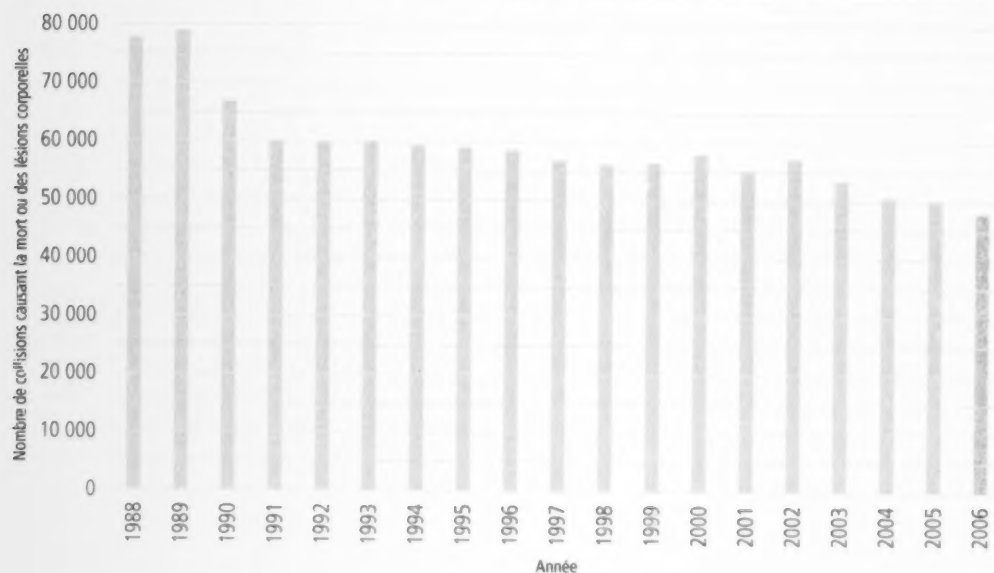
1. Aperçu

La première section du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) résume les statistiques clés de la sécurité routière comme le nombre total de victimes de collisions mortelles, de personnes blessées, de collisions, de titulaires d'un permis de conduire et de véhicules immatriculés en Ontario en 2006.

La principale mesure de la sécurité routière en Ontario est le nombre de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire. En 2006, il y a eu 0,87 décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire, soit le taux le plus bas enregistré dans la province. Le taux affiché en Ontario était également le taux le plus faible en Amérique du Nord en 2006.

Néanmoins, les résultats présentés dans le RASRO et les renseignements sur les hospitalisations figurant dans cette section rappellent la triste réalité du coût humain et financier des collisions de véhicules automobiles en termes de vies humaines perdues, de douleurs et de souffrances, ainsi que l'incidence de ces collisions sur le système de soins de santé de l'Ontario, qui touche tous les résidents de l'Ontario.

Figure 1 Nombre total de collisions causant la mort ou des lésions corporelles en Ontario, 1988 à 2006



1 A. RÉSUMÉ

Statistiques choisies	2006
Nombre total de collisions à déclarer	216 247
Nombre total de conducteurs impliqués dans une collision	383 982
Nombre total de véhicules impliqués dans une collision	398 385
Collisions mortelles	692
Collisions causant des lésions corporelles	47 411
Collisions causant des dommages matériels	168 144
Personnes tuées	769
Conducteurs tués (à l'exclusion des conducteurs de véhicules tout terrain et de motoneiges)	463
Conducteurs tués (facultés affaiblies ou avaient bu)	124
Passagers tués	169
Piétons tués	126
Décès d'autres usagers de la route	11
Personnes blessées	68 793
Population estimée de l'Ontario (2006)	12 705 328
Titulaires d'un permis de conduire	8 867 965
Véhicules automobiles immatriculés	8 016 875
Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules (estimation) (en millions)	130 392
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules automobiles par 100 000 personnes en Ontario	6,05
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules automobiles par 100 millions de kilomètres parcourus	0,59
Taux de collisions par 100 millions de kilomètres parcourus	165,84
Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus	0,53
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules automobiles par 10 000 titulaires d'un permis de conduire	0,87

1B. SOINS DE SANTÉ

Tableau 1.1 | Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario au cours de l'exercice 2005–2006 à la suite d'une collision de véhicules automobiles

Certains diagnostics	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Fracture à la tête	202	1 239
Fracture du cou et du tronc	983	9 080
Fracture d'un membre supérieur	555	2 764
Fracture d'un membre inférieur	1 346	11 812
Fractures de plusieurs parties du corps	9	102
Dislocations, foulures et entorses	129	763
Dislocations, foulures et entorses multiples	—*	—*
Lésion intracrânienne	695	9 737
Lésion interne, poitrine, abdomen et pelvis	457	3 497
Plaie ouverte, tête, cou ou tronc	86	197
Plaie ouverte, membre supérieur	15	155
Plaie ouverte, membre inférieur	50	786
Plaies ouvertes, plusieurs parties du corps	—*	—*
Autres diagnostics	1 099	17 602
Total – Admissions et jours**	5 626	57 734

Source : ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

* Les valeurs inférieures à 5 ne sont pas publiées. ** Les totaux ne comprennent pas les petites valeurs.

Tableau 1.2 | Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario au cours de l'exercice 2005–2006

Certaines interventions	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Tête, cerveau et méninges	108	2 504
Moelle épinière, canal vertébral et méninges	22	298
Nez, bouche et pharynx	30	252
Paroi de la cage thoracique, plèvre, médiastin et diaphragme	92	997
Moelle osseuse et rate	55	734
Rein	—*	62
Os et articulations du visage	85	700
Réduction d'une fracture/dislocation avec ou sans fixation (sauf les os de la tête et du visage)	1 733	16 288
Réparation de la structure des articulations (sauf les os de la tête et du visage)	22	189
Peau et tissu sous-cutané	88	673
Autres diagnostics et interventions thérapeutiques	1 731	28 376
Total partiel – Admissions pour chirurgie et jours d'hospitalisation**	5 625	57 737
Aucune intervention chirurgicale pratiquée	1 659	6 664

Source : ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

* Les valeurs inférieures à 5 ne sont pas publiées. ** Les totaux partiels ne comprennent pas les petites valeurs.

LES PERSONNES

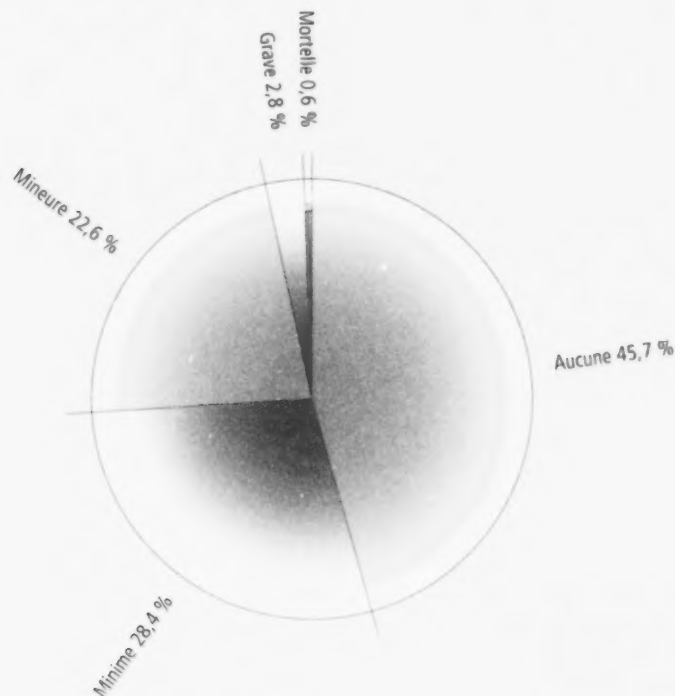


2. Les personnes

Cette section présente les blessures de la route, d'après leur gravité, ainsi que les caractéristiques des usagers de la route impliqués dans des collisions de véhicules automobiles. Les données sur les blessures de la route sont réparties selon l'âge et le sexe des usagers de la route, ainsi que selon l'état du conducteur et du piéton et les gestes posés par ces derniers avant la collision. Ces données sont utiles pour analyser la fréquence des collisions. On trouvera également dans la section des données historiques sur la sécurité routière, couvrant une période de plus de 70 ans, qui aident à analyser les tendances à long terme en matière de sécurité routière en Ontario.

Les points saillants dans cette section comprennent une hausse du nombre de collisions mortelles, qui est passé de 766 en 2005 à 769 en 2006. Bien que le nombre de conducteurs sur les routes de l'Ontario continue d'augmenter, le nombre de personnes blessées a baissé. L'Ontario a également enregistré une diminution du nombre de motocyclistes tués en 2006. Le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse a augmenté, passant de 174 en 2005 à 190 en 2006.

Figure 2 Personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures, en 2006



2A. PERSONNES IMPLIQUÉES DANS DES COLLISIONS

Tableau 2.1 Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures, en 2006

Catégorie de personnes impliquées	Gravité de la blessure					Total
	Aucune	Minime	Mineure	Grave	Mortelle	
Conducteur	37 439	21 487	16 474	1 672	383	77 455
Passager*	20 008	11 119	7 799	949	169	40 044
Piéton	197	1 845	2 395	489	126	5 052
Cycliste	35	1 026	946	119	32	2 158
Passager de bicyclette	17	160	174	15	0	366
Conducteur de véhicule tout terrain	3	11	14	5	1	34
Passager de véhicule tout terrain**	2	3	3	4	0	12
Conducteur de motoneige	3	1	6	7	3	20
Passager de motoneige	0	1	1	3	0	5
Conducteur de motocyclette	84	345	642	232	48	1 351
Passager de motocyclette	38	93	202	57	5	395
Conducteur de cyclomoteur	8	12	15	5	0	40
Passager de cyclomoteur	6	1	1	0	0	8
Personnes qui s'accrochent	55	71	109	29	0	264
Autres	538	145	95	11	2	791
Total	58 433	36 320	28 876	3 597	769	127 995

* Comprend les passagers des autobus.

** Dans ce tableau, les véhicules tout terrain comprennent les véhicules hors route à deux, trois ou quatre roues.

Ce tableau indique les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route* (CR). Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Ce tableau excut les personnes impliquées dans les collisions causant uniquement des dommages matériels.

Blessure mortelle : Personne tuée sur-le-coup ou dans les 30 jours suivant la collision.

Blessure grave : Personne hospitalisée ou admise pour observation.

Blessure mineure : Personne qui s'est rendue à l'hôpital et qui a été traitée dans la salle d'urgence sans être admise à l'hôpital.

Blessure minime : Personne qui ne s'est pas rendue à l'hôpital après avoir quitté les lieux de la collision. Comprend les écorchures et les ecchymoses mineures, et les plaintes de douleurs.

Aucune blessure : Personne non blessée.

Tableau 2.2 Catégorie de personnes tuées selon le groupe d'âge en 2006

Catégorie de personnes	Groupes d'âge															Inc.	Total
	0-4	5-9	10-15	16	17	18	19	20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+		
Conducteur	0	0	0	3	9	11	18	12	33	70	58	56	56	21	36	0	383
Passager*	7	5	10	7	7	7	7	11	15	19	18	11	8	16	21	0	169
Piéton	2	1	2	1	4	3	5	0	10	7	16	18	12	15	30	0	126
Cycliste	0	0	3	3	1	1	1	1	0	3	5	6	3	3	2	0	32
Passager de bicyclette	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de véhicule tout terrain**	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Passager de véhicule tout terrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de motoneige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	3
Passager de motoneige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de motocyclette	0	0	0	0	0	0	0	1	8	13	8	12	4	2	0	0	48
Passager de motocyclette	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	0	0	0	0	5
Conducteur de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passager de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Total	9	6	16	15	21	22	32	25	67	113	106	107	84	57	89	0	769

* Comprend les personnes qui s'accrochent.

** Dans ce tableau, les véhicules tout terrain comprennent les véhicules hors route à deux, trois ou quatre roues.

Inc. = Inconnues

Ce tableau indique les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route* (CR). Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.3 Catégorie de personnes blessées selon le groupe d'âge en 2006

Catégorie de personnes	Groupes d'âge																Inc.	Total
	0-4	5-9	10-15	16	17	18	19	20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+			
Conducteur	0	0	26	174	806	941	996	1 018	3 942	7 920	8 668	7 323	4 287	2 065	1 412	55	39 633	
Passager*	791	1 147	1 769	597	660	713	692	618	1 985	2 877	2 222	2 039	1 449	1 030	802	614	20 005	
Piéton	82	192	557	143	125	107	134	109	405	643	621	542	413	274	293	89	4 729	
Cycliste	0	10	50	16	20	24	21	22	69	124	130	95	42	23	5	1 440	2 091	
Passager de bicyclette	2	13	72	21	15	14	15	11	32	46	69	50	22	8	5	6	401	
Conducteur de véhicule tout terrain**	0	0	3	2	1	2	2	2	4	4	6	1	0	0	1	2	30	
Passager de véhicule tout terrain	0	0	1	1	3	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	10	
Conducteur de motoneige	0	0	1	1	1	1	1	0	0	4	2	0	2	1	0	0	14	
Passager de motoneige	0	1	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	7	
Conducteur de motocyclette	0	0	8	19	17	17	17	28	132	277	291	244	126	33	5	5	1 219	
Passager de motocyclette	1	4	17	6	5	2	12	11	30	62	83	80	40	2	0	9	364	
Conducteur de cyclomoteur	0	0	1	0	0	1	0	0	0	11	8	5	4	2	0	0	32	
Passager de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	
Autre	4	2	5	1	4	8	3	3	15	47	48	35	22	10	10	39	256	
Total	880	1 369	2 512	982	1 658	1 831	1 893	1 822	6 615	12 018	12 149	10 414	6 407	3 448	2 535	2 260	68 793	

* Comprend les personnes qui s'accrochent.

** Dans ce tableau, les véhicules tout terrain comprennent les véhicules hors route à deux, trois ou quatre roues.

Inc. = Inconnues

Ce tableau indique les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route* (CR). Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.4 Sexe du conducteur selon la catégorie de collision en 2006

Sexe du conducteur	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Homme	885	52 071	176 882	229 838
Femme	294	31 997	98 383	130 674
Inconnu*	44	4 270	19 156	23 470
Total	1 223	88 338	294 421	383 982

* Comprend les situations où l'agent d'application des lois est incapable de déterminer le sexe du conducteur; p. ex., lors d'un délit de fuite.

Collision mortelle : Collision où au moins une personne subit des blessures causant la mort. Avant le 1^{er} janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies lors de la collision et pendant une période maximale d'un an par la suite. Depuis cette date, seuls les décès survenant 30 jours après la collision sont inclus.

Collision causant des lésions corporelles : Collision où au moins une personne impliquée subit des lésions corporelles n'entraînant pas la mort.

Collision causant des dommages matériels : Collision où aucune personne ne subit des lésions corporelles, mais qui cause des dommages à des biens publics ou privés, y compris des dommages au véhicule automobile ou à son chargement.

Le montant minimal à déclarer en cas de collision causant uniquement des dommages matériels est passé de 200 \$ à 400 \$ le 1^{er} janvier 1978 et a été majoré de nouveau à 700 \$ le 1^{er} janvier 1985. Depuis le 1^{er} janvier 1998, ce montant est de 1 000 \$.

Depuis le 1^{er} janvier 1997, les personnes visées peuvent déclarer elles-mêmes les collisions causant uniquement des dommages matériels. Pour plus de renseignements à ce sujet, voir l'annexe.

Tableau 2.5 État du conducteur selon la catégorie de collision en 2006

État du conducteur	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Normal	826	67 572	229 935	298 333
Avait bu	51	1 248	2 223	3 522
Facultés affaiblies – Alcool. sup. à 0,08	105	902	1 642	2 649
Facultés affaiblies par l'alcool	10	485	871	1 366
Facultés affaiblies par les drogues	27	105	161	293
Fatigue	18	617	1 154	1 789
Handicap médical ou physique	13	558	542	1 113
Inattention	77	10 693	22 781	33 551
Autre*	5	291	822	1 118
Inconnu**	91	5 867	34 290	40 248
Total	1 223	88 338	294 421	383 982

* L'état du conducteur n'est pas défini ci-dessus.

** Comprend les situations où l'agent d'application des lois ne peut déterminer l'état du conducteur; p. ex., lors d'un délit de fuite.

Avait bu : Le conducteur avait consommé de l'alcool sans que ses facultés soient affaiblies au sens de la loi.

Facultés affaiblies – Alcoolémie sup. à 0,08 : Le conducteur avait consommé de l'alcool et, après un test, on a constaté que son alcoolémie était supérieure à 0,08 gramme d'alcool par 100 millilitres de sang.

Facultés affaiblies par l'alcool : Le conducteur avait consommé assez d'alcool pour être accusé de conduite en état d'ivresse.

Inattention : Le conducteur conduisait un véhicule sans la prudence et l'attention nécessaires ou sans se concentrer pleinement sur la conduite, par exemple, il changeait les stations de radio, mangeait, lisait, parlait au téléphone ou utilisait une radio avec émetteur-récepteur ou des écouteurs.

Tableau 2.6 Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions en 2006*

Âge du conducteur	État du conducteur						Total
	Normal	Avait bu	Facultés aff. Alcoolémie sup. à 0,08	Facultés affaiblies par l'alcool	Autre	Inconnu	
Moins de 16 ans	148	8	3	4	87	36	286
16 ans	1 203	24	10	4	306	120	1 667
17 ans	5 283	61	28	21	1 177	442	7 012
18 ans	6 093	114	54	33	1 338	446	8 078
19 ans	6 444	163	111	58	1 213	519	8 508
20 ans	6 779	176	111	44	1 157	542	8 809
21–24 ans	26 128	606	376	198	3 827	2 041	33 176
25–34 ans	60 346	797	638	305	6 892	4 194	73 172
35–44 ans	68 873	666	619	297	7 149	4 460	82 064
45–54 ans	57 523	490	439	235	5 905	3 729	68 321
55–64 ans	33 272	186	190	99	3 783	2 215	39 745
65–74 ans	14 955	94	50	27	2 169	1 037	18 332
75 ans et plus	8 691	24	9	10	1 948	660	11 342
Inconnu	2 595	113	11	31	913	19 807	23 470
Total	298 333	3 522	2 649	1 366	37 864	40 248	383 982

* Comprend les cyclistes, les conducteurs de véhicules tout terrain, etc.

Tableau 2.7 État relevé des conducteurs tués en 2006*

État relevé	Nombre de conducteurs	%
Normal	251	53,5
Avait bu	31	6,6
Facultés affaiblies – Alcool. sup. à 0,08	93	19,8
Facultés affaiblies par l'alcool	0	0,0
Facultés affaiblies par les drogues	26	5,5
Fatigue	8	1,7
Handicap médical ou physique	12	2,6
Inattention	28	6,0
Autre	4	0,9
Inconnu	16	3,4
Total	469	100,0

* Le total comprend les conducteurs de tous les types de véhicules tués lors d'une collision à déclarer en vertu du *Code de la route*.

Tableau 2.8 Geste apparemment posé par le conducteur selon la catégorie de collision en 2006

Geste apparemment posé	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Bonne conduite	534	41 934	147 995	190 463
Talonnage	14	8 007	25 568	33 589
Excès de vitesse	90	1 176	1 945	3 211
Excès de vitesse compte tenu de l'état de la route	77	3 809	11 365	15 251
Conduite trop lente	0	44	196	240
Virage inapproprié	20	3 788	12 076	15 884
Non-respect des signaux	46	4 272	6 166	10 484
Défaut de céder le passage	81	9 012	19 841	28 934
Mauvais dépassement	18	636	2 566	3 220
Perte de maîtrise	176	6 476	16 468	23 120
Mauvaise direction dans une rue à sens unique	3	105	169	277
Mauvais changement de voie	17	1 728	9 244	10 989
Autre*	106	5 299	17 464	22 869
Inconnu	41	2 052	23 358	25 451
Total	1 223	88 338	294 421	383 982

* Comprend les gestes suivants : conduite imprudente, inattention au volant, somnolence au volant, délit de fuite, conduire du mauvais côté de la route, mauvais stationnement, conduite avec facultés affaiblies, stationnement illégal, conduite dangereuse, etc.

Tableau 2.9 Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions causant la mort ou des lésions corporelles en 2006

Dispositif de sécurité utilisé	Gravité de la blessure					Total
	Blessure mortelle	Blessure grave	Blessure mineure	Blessure minime	Aucune blessure	
Ceinture de sécurité	237	1 229	14 375	19 745	34 448	70 034
Autres dispositifs*	15	90	726	639	371	1 841
Pas de dispositif utilisé	90	196	341	169	117	913
Aucun dispositif de sécurité	1	3	20	25	38	87
Utilisation inconnue	40	154	1 012	909	2 465	4 580
Total	383	1 672	16 474	21 487	37 439	77 455

* Un dispositif de sécurité approuvé non indiqué ci-dessus a été utilisé. L'agent de police décrit ce dispositif sur le formulaire de déclaration des collisions.

Tableau 2.10 Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des lésions corporelles en 2006**

Dispositif de sécurité utilisé	Gravité de la blessure					Total
	Blessure mortelle	Blessure grave	Blessure mineure	Blessure minimale	Aucune blessure	
Ceinture de sécurité	82	634	6 181	9 297	15 846	32 040
Mauvaise utilisation du siège pour enfants	1	4	22	38	79	144
Utilisation correcte du siège pour enfants	5	16	170	429	1 738	2 358
Autres dispositifs*	3	31	218	190	152	594
Pas de dispositif utilisé	53	149	373	201	152	928
Aucun dispositif de sécurité	6	33	395	516	921	1 871
Utilisation inconnue	17	93	484	443	1 095	2 132
Total	167	960	7 843	11 114	19 983	40 067

* Les autres dispositifs comprennent les casques de construction, etc. utilisés à bord d'un véhicule automobile, ainsi que les coussins gonflables. On n'a pas de données sur le port de la ceinture de sécurité conjointement avec le déploiement des coussins gonflables.

** Comprendent les personnes qui s'accrochent et excluent les passagers se trouvant à bord d'un véhicule stationné.

Tableau 2.11 Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 2002 et 2006

Année d'utilisation	Dispositif utilisé correctement	Dispositif utilisé incorrectement	Ceinture abdom./trois points	Pas de dispositif	Dispositif non utilisé	Utilisation inconnue	Total
2002	1	2	4	0	0	0	7
2003	2	1	0	0	0	0	3
2004	1	0	0	0	0	0	1
2005	6	0	0	1	0	1	8
2006	5	1	0	0	0	1	7

Tableau 2.12 Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures en 2006

Dispositif utilisé	Gravité de la blessure		
	Grave/Mortelle %	Minime/Mineure %	Aucune blessure %
Dispositif utilisé correctement	54,8	60,8	65,3
Dispositif utilisé incorrectement	16,1	6,5	2,8
Ceinture abdominale/trois points	19,4	24,5	25,6
Pas de dispositif	0,0	3,7	2,5
Dispositif non utilisé	3,2	0,5	0,2
Autre	3,2	0,7	0,5
Inconnu	3,2	3,4	3,2
Total	100,0	100,0	100,0

Tableau 2.13 État des piétons selon la gravité des blessures en 2006

État du piéton	Piétons tués	Piétons blessés
Normal	62	3 243
Avait bu	7	233
Facultés affaiblies – Alcool. sup. à 0,08	24	10
Facultés affaiblies par l'alcool	1	53
Facultés affaiblies par les drogues	5	20
Fatigue	0	4
Handicap médical ou physique	11	76
Inattention	8	657
Autre	0	54
Inconnu	8	379
Total	126	4 729

Tableau 2.14 Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures en 2006

Geste apparemment posé	Piétons tués	Piétons blessés
Traverser intersection avec droit de passage	16	1 949
Traverser intersection sans droit de passage	20	703
Traverser intersection sans signalisation	23	364
Traverser à la traverse pour piétons	1	132
Traverser au passage protégé sans droit de passage	6	110
Marcher sur la route dans le sens de la circulation	7	86
Marcher sur la route dans le sens contraire de la circulation	4	64
Sur le trottoir ou l'accotement	8	353
Jouer ou travailler sur la route	2	43
Approcher d'un objet ou d'un véhicule stationné par l'arrière	2	107
Courir sur la route	10	324
Monter dans un autobus ou en descendre*	0	8
Monter dans un véhicule ou en descendre	0	61
Pousser un véhicule ou y travailler	1	10
Autre	26	415
Total	126	4 729

* Année civile

2B. CONTEXTE

Tableau 2.15 Catégorie de personnes tuées ou blessées entre 1988 et 2006

Année	Population de l'Ontario (estimation)**	Conducteurs		Passagers*		Piétons		Tous les autres		Personnes tuées, toutes les catégories		Personnes blessées, toutes les catégories	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Nombre	Taux par 100 000	Nombre	Taux par 100 000
1988	9 439 600	563	63 339	350	39 157	186	6 344	138	9 318	1 237	13,1	118 158	1 251,7
1989	9 598 600	627	66 334	369	39 950	161	6 187	129	8 181	1 286	13,4	120 652	1 257,0
1990	9 743 300	540	55 073	321	33 606	154	5 839	105	7 057	1 120	11,5	101 575	1 042,5
1991	10 084 900	542	48 021	298	30 230	157	5 352	105	6 916	1 102	10,9	90 519	897,6
1992	10 098 600	548	49 259	317	30 567	140	5 177	85	6 022	1 090	10,8	91 025	901,4
1993	10 813 200	595	49 628	296	30 584	146	5 181	98	5 756	1 135	10,5	91 149	842,9
1994	10 927 800	508	49 632	273	29 570	127	5 344	91	5 484	999	9,1	90 030	823,9
1995	11 100 000	527	49 916	276	29 440	126	5 261	70	4 955	999	9,0	89 572	807,0
1996	11 320 456	459	49 614	270	28 997	144	5 336	55	4 458	928	8,2	88 405	780,9
1997	11 500 329	474	47 861	224	27 915	133	5 154	68	4 597	899	7,8	85 527	743,7
1998	11 675 497	437	47 088	222	26 422	121	4 978	74	4 704	854	7,3	83 192	712,5
1999	11 513 700	452	47 943	221	26 774	132	4 894	63	4 451	868	7,5	84 062	730,1
2000	11 695 110	437	48 068	243	27 206	112	5 190	57	4 544	849	7,3	85 009	726,9
2001	11 966 960	430	45 758	224	26 510	119	5 063	72	4 451	845	7,1	81 782	683,4
2002	12 027 900	450	47 909	227	26 742	131	4 990	65	4 551	873	7,3	84 192	700,0
2003	12 293 700	425	44 212	216	24 563	120	4 758	70	4 346	831	6,8	77 879	633,5
2004	12 407 300	433	41 608	191	22 396	104	4 505	71	4 499	799	6,4	73 008	588,4
2005	12 558 669	377	41 199	183	21 268	105	4 709	101	4 674	766	6,1	71 850	572,1
2006	12 705 328	383	39 633	169	20 005	126	4 729	91	4 426	769	6,1	68 793	541,5

* À l'exclusion des passagers de motocyclettes, qui sont inclus dans « Tous les autres ».

** Sources : ministère des Finances et Statistique Canada.

Tableau 2.16 Sexe des conducteurs selon le groupe d'âge en 2006

Sexe des conducteurs	Groupes d'âge							Total
	16-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans +	
Homme	244 744	384 404	787 858	976 308	931 229	662 802	651 922	4 639 267
Femme	216 314	352 171	762 455	912 274	862 286	589 811	533 387	4 228 698
Total	461 058	736 575	1 550 313	1 888 582	1 793 515	1 252 613	1 185 309	8 867 965

Tableau 2.17 Conducteurs selon le groupe d'âge entre 1988 et 2006

Année	Groupes d'âge							Total
	16-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans +	
1988	310 764	643 691	1 588 516	1 353 841	898 103	714 266	608 931	6 118 112
1989	323 109	631 470	1 634 187	1 409 053	931 991	720 788	639 826	6 290 424
1990	322 542	629 478	1 666 474	1 467 699	964 925	728 380	669 385	6 448 883
1991	319 584	627 931	1 673 502	1 501 765	1 018 365	736 652	696 432	6 574 231
1992	314 685	623 707	1 665 433	1 528 726	1 082 883	745 759	727 568	6 688 761
1993	326 389	621 934	1 655 573	1 566 083	1 136 365	758 840	758 244	6 823 428
1994	358 817	622 704	1 645 962	1 611 972	1 190 442	770 882	783 181	6 983 960
1995	360 847	614 094	1 621 989	1 659 749	1 240 072	782 871	806 396	7 086 018
1996	361 571	612 060	1 608 567	1 717 050	1 297 289	805 486	856 144	7 258 167
1997	394 512	624 532	1 611 708	1 789 110	1 360 555	837 606	919 584	7 537 607
1998	412 589	634 053	1 593 744	1 845 474	1 415 258	872 426	954 212	7 727 756
1999	426 643	642 808	1 576 673	1 895 323	1 475 588	907 235	994 044	7 918 314
2000	438 170	659 331	1 582 207	1 935 150	1 540 499	939 838	1 026 179	8 121 374
2001	449 853	671 424	1 580 758	1 946 713	1 577 920	990 745	1 049 203	8 266 616
2002	458 627	686 561	1 580 837	1 945 944	1 612 219	1 053 877	1 075 439	8 413 504
2003	457 049	704 720	1 575 345	1 940 896	1 653 604	1 105 726	1 104 215	8 541 555
2004	453 157	719 861	1 567 346	1 929 418	1 698 350	1 157 824	1 129 641	8 655 597
2005	447 954	727 529	1 557 476	1 912 898	1 748 335	1 206 374	1 161 644	8 762 210
2006	461 058	736 575	1 550 313	1 888 582	1 793 515	1 252 613	1 185 309	8 867 965

Tableau 2.18 Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2006

Catégorie de permis	Sexe du conducteur				Total	%
	Homme	%	Femme	%		
A	104 269	2,25	2 285	0,05	106 554	1,20
AB	4 836	0,10	654	0,02	5 490	0,06
ABM	2 612	0,06	158	0,00	2 770	0,03
ABM1	6	0,00	2	0,00	8	0,00
ABM2	172	0,00	44	0,00	216	0,00
AC	25 992	0,56	990	0,02	26 982	0,30
ACM	10 160	0,22	171	0,00	10 331	0,12
ACM1	97	0,00	5	0,00	102	0,00
ACM2	1 167	0,03	38	0,00	1 205	0,01
AM	28 981	0,62	204	0,00	29 185	0,33
AM1	213	0,00	5	0,00	218	0,00
AM2	3 188	0,07	72	0,00	3 260	0,04
B	17 513	0,38	17 911	0,42	35 424	0,40
BM	4 699	0,10	924	0,02	5 623	0,06
BM1	25	0,00	20	0,00	45	0,00
BM2	334	0,01	284	0,01	618	0,01
C	6 807	0,15	934	0,02	7 741	0,09
CM	1 700	0,04	63	0,00	1 763	0,02
CM1	24	0,00	2	0,00	26	0,00
CM2	202	0,00	24	0,00	226	0,00
D	221 353	4,77	20 474	0,48	241 827	2,73
DE	116	0,00	24	0,00	140	0,00
DEM	28	0,00	0	0,00	28	0,00
DEM1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
DEM2	3	0,00	0	0,00	3	0,00
DF	2 322	0,05	158	0,00	2 480	0,03
DFM	885	0,02	25	0,00	910	0,01
DFM1	14	0,00	0	0,00	14	0,00
DFM2	112	0,00	10	0,00	122	0,00
DM	60 691	1,31	1 495	0,04	62 186	0,70
DM1	237	0,01	10	0,00	247	0,00
DM2	3 934	0,08	257	0,01	4 191	0,05
E	1 406	0,03	2 241	0,05	3 647	0,04
EM	159	0,00	43	0,00	202	0,00
EM1	1	0,00	0	0,00	1	0,00

Suite à la page suivante

Tableau 2.18 Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2006 (suite)

	Sexe du conducteur					
Catégorie de permis	Homme	%	Femme	%	Total	%
EM2	20	0,00	10	0,00	30	0,00
F	7 532	0,16	6 097	0,14	13 629	0,15
FM	1 423	0,03	243	0,01	1 666	0,02
FM1	17	0,00	4	0,00	21	0,00
FM2	244	0,01	133	0,00	377	0,00
G	3 178 452	68,51	3 452 318	81,64	6 630 770	74,77
G1	233 341	5,03	319 155	7,55	552 496	6,23
G1M	61	0,00	21	0,00	82	0,00
G1M1	268	0,01	24	0,00	292	0,00
G1M2	902	0,02	193	0,00	1 095	0,01
G2	325 274	7,01	329 731	7,80	655 005	7,39
G2M	312	0,01	53	0,00	365	0,00
G2M1	236	0,01	40	0,00	276	0,00
G2M2	2 979	0,06	430	0,01	3 409	0,04
GM	334 273	7,21	55 386	1,31	389 659	4,39
GM1	2 759	0,06	704	0,02	3 463	0,04
GM2	45 255	0,98	14 262	0,34	59 517	0,67
M	850	0,02	166	0,00	1 016	0,01
M1	268	0,01	70	0,00	338	0,00
M2	543	0,01	131	0,00	674	0,01
Autre	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Total	4 639 267	100,00	4 228 698	100,00	8 867 965	100,00

Tableau 2.19 Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2006

Année	Titulaires d'un permis de conduire	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1931	666 266	9 241	571	8 494
1932	648 710	9 171	502	8 231
1933	638 710	8 634	403	7 877
1934	665 743	9 645	512	8 990
1935	707 457	10 648	560	9 839
1936	755 765	11 388	546	10 251
1937	802 765	13 906	766	12 092

Suite à la page suivante

Tableau 2.19 Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931-2006 (suite)

Année	Titulaires d'un permis de conduire	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1938	866 729	13 715	640	11 683
1939	899 572	13 710	652	11 638
1940	937 551	16 921	716	13 715
1941	986 773	18 167	801	14 275
1942	961 883	13 490	567	10 205
1943	919 457	11 025	549	8 628
1944	905 650	11 004	498	8 373
1945	971 852	13 458	598	9 804
1946	1 087 445	17 356	688	12 228
1947	1 144 291	22 293	734	13 056
1948	1 209 408	27 406	740	14 970
1949	1 278 584	34 472	830	17 469
1950	1 366 388	43 681	791	19 940
1951	1 461 538	54 920	949	22 557
1952	1 556 559	58 515	1 010	23 643
1953	1 656 259	65 866	1 082	24 353
1954	1 747 567	62 509	1 045	24 607
1955	1 856 845	63 219	1 111	26 246
1956	1 967 789	71 399	1 180	28 626
1957	2 088 551	76 302	1 279	30 414
1958	2 176 417	76 884	1 112	30 106
1959	2 270 246	81 518	1 187	31 602
1960	2 355 567	87 186	1 166	34 436
1961	2 414 615	85 577	1 268	37 146
1962	2 469 425	94 231	1 383	41 766
1963	2 555 015	104 919	1 421	47 801
1964	2 694 023	111 232	1 424	54 560
1965	2 739 138	128 462	1 611	60 917
1966	2 821 648	139 781	1 596	65 210
1967	3 004 654	145 008	1 719	67 280
1968	3 128 509	155 127	1 586	71 520
1969	3 247 979	169 395	1 683	74 902
1970	3 422 892	141 609	1 535	75 126
1971	3 563 197	158 831	1 769	84 650
1972	3 688 541	189 494	1 934	95 181

Suite à la page suivante

Tableau 2.19 Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931-2006 (suite)

Année	Titulaires d'un permis de conduire	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1973	3 841 628	193 021	1 959	97 790
1974	3 972 980	204 271	1 748	98 673
1975	4 160 623	213 689	1 800	97 034
1976	4 315 925	211 865	1 511	83 736
1977	4 562 903	218 567	1 420	95 664
1978	4 725 546	186 363	1 450	94 979
1979	4 858 351	197 196	1 560	101 321
1980	4 993 531	196 501	1 508	101 367
1981	5 123 177	198 372	1 445	100 321
1982	5 247 198	187 943	1 138	92 815
1983	5 380 259	181 999	1 204	91 706
1984	5 513 911	194 782	1 132	97 230
1985	5 660 422	189 750	1 191	109 169
1986	5 817 799	187 286	1 102	108 839
1987	5 978 105	203 431	1 229	121 089
1988	6 118 112	228 398	1 237	118 158
1989	6 290 424	247 038	1 286	120 652
1990	6 448 883	220 188	1 120	101 575
1991	6 574 231	213 669	1 102	90 519
1992	6 688 761	224 249	1 090	91 025
1993	6 823 428	228 834	1 135	91 149
1994	6 983 960	226 996	999	90 030
1995	7 086 018	219 085	999	89 572
1996	7 258 167	215 024	929	88 445
1997	7 537 607	221 500	899	85 527
1998	7 727 756	213 356	854	83 192
1999	7 918 314	221 962	868	84 062
2000	8 121 374	240 630	849	85 009
2001	8 266 616	234 004	845	81 782
2002	8 413 504	244 642	873	84 192
2003	8 541 555	246 463	831	77 879
2004	8 655 597	231 548	799	73 008
2005	8 762 210	230 258	766	71 850
2006	8 867 965	216 247	769	68 793

Tableau 2.20 Groupes d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision en 2006

Âge des conducteurs	Titulaires d'un permis de conduire			Conducteurs impliqués dans une collision*			% des conducteurs de chaque groupe d'âge impliqués dans une collision		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Moins de 16 ans	0	0	0	129	50	179	s.o.	s.o.	s.o.
16 ans	47 439	40 667	88 106	1 004	623	1 627	2,12	1,53	1,85
17 ans	60 544	53 389	113 933	4 320	2 652	6 972	7,14	4,97	6,12
18 ans	66 312	59 010	125 322	4 984	3 048	8 032	7,52	5,17	6,41
19 ans	70 449	63 248	133 697	5 398	3 062	8 460	7,66	4,84	6,33
20 ans	74 561	66 900	141 461	5 542	3 226	8 768	7,43	4,82	6,20
21–24 ans	309 843	285 271	595 114	20 387	12 630	33 017	6,58	4,43	5,55
25–34 ans	787 858	762 455	1 550 313	45 556	27 269	72 825	5,78	3,58	4,70
35–44 ans	976 308	912 274	1 888 582	51 225	30 383	81 608	5,25	3,33	4,32
45–54 ans	931 229	862 286	1 793 515	43 556	24 372	67 928	4,68	2,83	3,79
55–64 ans	662 802	589 811	1 252 613	26 433	13 092	39 525	3,99	2,22	3,16
65–74 ans	392 285	323 316	715 601	12 320	5 937	18 257	3,14	1,84	2,55
75 ans et plus	259 637	210 071	469 708	7 275	4 044	11 319	2,80	1,93	2,41
Inconnu	0	0	0	35 390	0	35 390	s.o.	s.o.	s.o.
Total	4 639 267	4 228 698	8 867 965	263 519	130 388	393 907	5,68	3,08	4,44

* Ce tableau comprend les collisions avec des véhicules stationnés et exclut les conducteurs de certains véhicules non motorisés, c.-à-d. les cyclistes, les utilisateurs de véhicules d'hiver, etc.

LES COLLISIONS

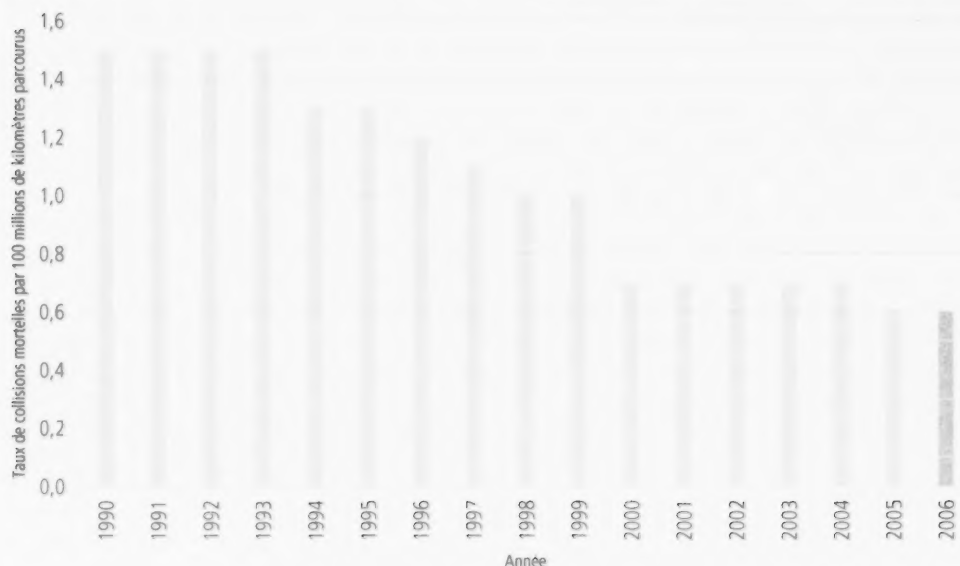


3. Les collisions

Cette section porte sur les types de collisions qui surviennent en Ontario. Pour prévenir les collisions de véhicules automobiles, nous devons comprendre le contexte dans lequel ces collisions ont lieu comme l'heure de la collision, le jour de la semaine, le mois de l'année et le type de collision, l'endroit ou les facteurs environnementaux. La détermination de ces facteurs contributifs est une étape importante en vue de réduire la fréquence des collisions sur les routes de l'Ontario.

Le nombre de collisions mortelles a augmenté, passant de 684 en 2005 à 692 en 2006. Toutefois, le nombre de collisions causant des lésions corporelles a diminué de 2 173 et le nombre de collisions causant des dommages matériels a diminué de 11 846 en 2006. En 2006, le taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario était le taux le plus bas jamais enregistré en Ontario.

Figure 3 Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario de 1990 à 2006



3A. TYPES DE COLLISIONS

Tableau 3.1 Catégories de collisions de 1988 à 2006

Année	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
1988	1 076	76 724	150 598	228 398
1989	1 106	77 852	168 080	247 038
1990	959	65 912	153 317	220 188
1991	956	59 242	153 471	213 669
1992	942	58 889	164 418	224 249
1993	987	58 932	168 915	228 834
1994	875	58 525	167 596	226 996
1995	860	58 273	159 952	219 085
1996	816	57 791	156 417	215 024
1997	807	56 121	164 572	221 500
1998	768	55 441	157 147	213 356
1999	763	55 764	165 435	221 962
2000	737	57 279	182 614	240 630
2001	733	54 479	178 792	234 004
2002	770	56 516	187 356	244 642
2003	754	52 757	192 952	246 463
2004	718	49 948	180 882	231 548
2005	684	49 584	179 990	230 258
2006	692	47 411	168 144	216 247

Tableau 3.2 Taux de collisions par million de kilomètres parcourus de 1988 à 2006

Année	Taux de collisions
1988	3,2
1989	3,2
1990	3,0
1991	2,9
1992	3,1
1993	3,0
1994	2,9
1995	2,8
1996	2,7
1997	2,7
1998	2,5
1999	2,5
2000	2,0*
2001	2,0*
2002	2,0*
2003	2,1*
2004	1,9*
2005	1,8*
2006	1,7*

* Depuis 2000, le taux est calculé à partir des estimations du nombre de véhicules-kilomètres faites par Statistique Canada.

Tableau 3.3 Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2006

Collision impliquant	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Objets mobiles :				
Autre véhicule automobile	695	69 440	244 510	314 645
Véhicule non surveillé	9	547	12 653	13 209
Piéton	126	4 347	279	4 752
Cycliste	31	2 415	547	2 993
Train	5	17	24	46
Tramway	0	40	194	234
Tracteur agricole	0	29	67	96
Animal domestique	2	72	623	697
Animal sauvage	7	550	13 887	14 444
Autres objets mobiles	2	113	254	369
Total partiel	877	77 570	273 038	351 485
Objets fixes :				
Glissière de câbles	1	50	289	340
Glissière de béton	2	305	876	1 183
Glissière d'acier	6	174	662	842
Poteau (services publics)	5	312	1 273	1 590
Poteau (signal./station.)	3	93	756	852
Clôture/écran antibruit	1	23	208	232
Ponceau	1	17	34	52
Appui de pont	0	20	91	111
Paroi de rocher	0	11	32	43
Amoncellement de neige	1	39	190	230
Fossé	5	310	767	1 082
Bordure	13	492	1 639	2 144
Amortisseur d'impact	0	22	48	70
Édifice ou mur	2	39	170	211
Cours d'eau	1	3	11	15
Indicateur de construction	0	6	63	69
Arbre, arbuste ou souche	2	114	429	545
Autre objet fixe	8	267	1 455	1 730
Total partiel	51	2 297	8 993	11 341

Suite à la page suivante

Tableau 3.3 Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2006 (suite)

Collision impliquant	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Autres événements :				
Dérapiage hors route	121	3 362	7 306	10 789
Glissement	147	4 347	12 607	17 101
Mise en portefeuille	1	14	106	121
Déversement accidentel	0	7	83	90
Incendie/Explosion	0	9	197	206
Submersion	0	3	5	8
Tonneau	2	189	286	477
Débris sur la route	1	90	971	1 062
Débris d'un véhicule	12	112	1 185	1 309
Autre événement non lié à une collision	32	1 248	3 116	4 396
Total partiel	316	9 381	25 862	35 559
Total	1 244	89 248	307 893	398 385

Tableau 3.4 Type d'impact initial selon la catégorie de collision en 2006

Type d'impact initial	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
En approchant	112	1 332	2 393	3 837
En angle	85	6 656	15 730	22 471
Collision arrière	39	13 238	45 944	59 221
Collision latérale	34	2 904	19 592	22 530
Mouvement de virage	48	7 800	25 938	33 786
Avec véhicule non surveillé	11	548	12 555	13 114
Véhicule automobile seul	363	14 787	43 984	59 134
Autre	0	146	2 008	2 154
Inconnu	0	0	0	0
Total	692	47 411	168 144	216 247

3.8. MOMENT ET MILIEU

Tableau 3.5 Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006

Mois où la collision est survenue	Catégorie de collision						Total	%
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Janvier	56	8,1	3 614	7,6	15 033	8,9	18 703	8,6
Février	39	5,6	3 511	7,4	14 882	8,9	18 432	8,5
Mars	49	7,1	3 166	6,7	11 490	6,8	14 705	6,8
Avril	48	6,9	3 376	7,1	11 162	6,6	14 586	6,7
Mai	51	7,4	4 093	8,6	13 353	7,9	17 497	8,1
Juin	61	8,8	4 445	9,4	13 583	8,1	18 089	8,4
Juillet	75	10,8	4 148	8,7	12 652	7,5	16 875	7,9
Août	79	11,4	4 355	9,2	12 762	7,6	17 196	8,0
Septembre	62	9,0	4 171	8,8	13 474	8,0	17 707	8,2
Octobre	63	9,1	4 394	9,3	16 211	9,6	20 668	9,6
Novembre	55	7,9	4 047	8,5	16 690	9,9	20 792	9,6
Décembre	54	7,8	4 091	8,6	16 852	10,0	20 997	9,7
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

Tableau 3.6 Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006

Jour où la collision est survenue	Catégorie de collision						Total	%
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Lundi	82	11,8	6 328	13,3	22 122	13,2	28 532	13,2
Mardi	96	13,9	7 106	15,0	24 920	14,8	32 122	14,9
Mercredi	86	12,4	7 056	14,9	25 544	15,2	32 686	15,1
Jeudi	103	14,9	7 158	15,1	25 856	15,4	33 117	15,3
Vendredi	111	16,0	7 812	16,5	28 849	17,2	36 772	17,0
Samedi	113	16,3	6 815	14,4	23 777	14,1	30 705	14,2
Dimanche	101	14,6	5 136	10,8	17 076	10,2	22 313	10,3
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

Tableau 3.5 Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006

Mois où la collision est survenue	Catégorie de collision						Total	
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Janvier	56	8,1	3 614	7,6	15 033	8,9	18 703	8,6
Février	39	5,6	3 511	7,4	14 882	8,9	18 432	8,5
Mars	49	7,1	3 166	6,7	11 490	6,8	14 705	6,8
Avril	48	6,9	3 376	7,1	11 162	6,6	14 586	6,7
Mai	51	7,4	4 093	8,6	13 353	7,9	17 497	8,1
Juin	61	8,8	4 445	9,4	13 583	8,1	18 089	8,4
Juillet	75	10,8	4 148	8,7	12 652	7,5	16 875	7,8
Août	79	11,4	4 355	9,2	12 762	7,6	17 196	8,0
Septembre	62	9,0	4 171	8,8	13 474	8,0	17 707	8,2
Octobre	63	9,1	4 394	9,3	16 211	9,6	20 668	9,6
Novembre	55	7,9	4 047	8,5	16 690	9,9	20 792	9,6
Décembre	54	7,8	4 091	8,6	16 852	10,0	20 997	9,7
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

Tableau 3.6 Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006

Jour où la collision est survenue	Catégorie de collision						Total	
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Lundi	82	11,8	6 328	13,3	22 122	13,2	28 532	13,2
Mardi	96	13,9	7 106	15,0	24 920	14,8	32 122	14,9
Mercredi	86	12,4	7 056	14,9	25 544	15,2	32 686	15,1
Jeudi	103	14,9	7 158	15,1	25 856	15,4	33 117	15,3
Vendredi	111	16,0	7 812	16,5	28 849	17,2	36 772	17,0
Samedi	113	16,3	6 815	14,4	23 777	14,1	30 705	14,2
Dimanche	101	14,6	5 136	10,8	17 076	10,2	22 313	10,3
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

Tableau 3.7 Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2006

Heure où la collision est survenue	Catégorie de collision						Total	
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Minuit à 1 h	19	2,7	710	1,5	2 519	1,5	3 248	1,5
1 h à 2 h	23	3,3	699	1,5	2 445	1,5	3 167	1,5
2 h à 3 h	27	3,9	709	1,5	2 352	1,4	3 088	1,4
3 h à 4 h	15	2,2	535	1,1	1 998	1,2	2 548	1,2
4 h à 5 h	11	1,6	401	0,8	1 593	0,9	2 005	0,9
5 h à 6 h	14	2,0	493	1,0	2 213	1,3	2 720	1,3
Total partiel	109	15,8	3 547	7,5	13 120	7,8	16 776	7,8
6 h à 7 h	32	4,6	1 226	2,6	4 585	2,7	5 843	2,7
7 h à 8 h	27	3,9	1 960	4,1	7 478	4,4	9 465	4,4
8 h à 9 h	20	2,9	2 823	6,0	10 559	6,3	13 402	6,2
9 h à 10 h	15	2,2	2 133	4,5	7 893	4,7	10 041	4,6
10 h à 11 h	39	5,6	2 193	4,6	7 635	4,5	9 867	4,6
11 h à midi	29	4,2	2 374	5,0	8 746	5,2	11 149	5,2
Total partiel	162	23,4	12 709	26,8	46 896	27,9	59 767	27,6
Midi à 13 h	30	4,3	2 971	6,3	9 824	5,8	12 825	5,9
13 h à 14 h	39	5,6	2 717	5,7	9 429	5,6	12 185	5,6
14 h à 15 h	34	4,9	3 014	6,4	9 843	5,9	12 891	6,0
15 h à 16 h	30	4,3	3 782	8,0	12 266	7,3	16 078	7,4
16 h à 17 h	37	5,3	3 719	7,8	12 823	7,6	16 579	7,7
17 h à 18 h	39	5,6	3 800	8,0	13 943	8,3	17 782	8,2
Total partiel	209	30,2	20 003	42,2	68 128	40,5	88 340	40,9
18 h à 19 h	42	6,1	3 064	6,5	10 699	6,4	13 805	6,4
19 h à 20 h	31	4,5	2 197	4,6	7 713	4,6	9 941	4,6
20 h à 21 h	41	5,9	1 692	3,6	5 854	3,5	7 587	3,5
21 h à 22 h	34	4,9	1 584	3,3	5 795	3,4	7 413	3,4
22 h à 23 h	40	5,8	1 323	2,8	4 639	2,8	6 002	2,8
23 h à minuit	24	3,5	987	2,1	3 735	2,2	4 746	2,2
Total partiel	212	30,6	10 847	22,9	38 435	22,9	49 494	22,9
Inconnue	0	0,0	305	0,6	1 565	0,9	1 870	0,9
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

Tableau 3.8 Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine en 2006

	Nombre de collisions mortelles	Conducteurs		Passagers		Autres		Total	
		tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
Jour férié*									
Fin de semaine de Pâques	4	3	1	2	3	1	0	6	4
Fête de la Reine	5	3	2	2	3	1	0	6	5
Jour du Canada	11	6	8	5	18	0	0	11	26
Congé civique	11	7	5	3	4	2	1	12	10
Fête du Travail	10	8	1	2	2	2	0	12	3
Action de grâces	7	4	6	2	8	1	0	7	14
Noël/Lendemain de Noël	3	1	2	1	1	1	0	3	3

* La durée peut varier selon l'année civile. Certains jours fériés peuvent comprendre toute la fin de semaine.

Tableau 3.9 Luminosité, selon la catégorie de collision en 2006

Luminosité	Catégorie de collision							
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Jour	366	52,9	33 591	70,9	115 010	68,4	148 967	58,9
Aurore	13	1,9	716	1,5	3 038	1,8	3 767	1,7
Crépuscule	28	4,0	1 520	3,2	5 561	3,3	7 109	3,3
Nuit	285	41,2	11 534	24,3	44 237	26,3	56 056	25,9
Autre	0	0,0	50	0,1	298	0,2	348	0,2
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

Tableau 3.10 Visibilité, selon la catégorie de collision en 2006

Visibilité	Catégorie de collision							
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Temps dégagé	539	77,9	37 482	79,1	129 637	77,1	167 658	77,5
Pluie	87	12,6	6 571	13,9	23 474	14,0	30 132	13,9
Neige	28	4,0	1 960	4,1	9 395	5,6	11 383	5,3
Pluie verglaçante	3	0,4	455	1,0	2 105	1,3	2 563	1,2
Poudrierie	9	1,3	273	0,6	1 051	0,6	1 333	0,6
Vent violent	4	0,6	147	0,3	496	0,3	647	0,3
Brouillard, brume, fumée ou poussière	20	2,9	364	0,8	1 508	0,9	1 892	0,9
Autre	2	0,3	159	0,3	478	0,3	639	0,3
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

3C. ENDROITS OÙ SURVIENNENT LES COLLISIONS

Tableau 3.11 Autorité responsable des routes, selon la catégorie de collision en 2006

Autorité responsable des routes	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Municipalité (sauf chemins de canton)	241	29 657	102 522	132 420
Province	207	7 935	29 461	37 603
Canton	49	1 536	6 234	7 819
Comté ou district	115	2 620	9 409	12 144
Municipalité régionale	79	5 539	20 142	25 760
Gouvernement fédéral	1	78	264	343
Autre	0	46	112	158
Total	692	47 411	168 144	216 247

Tableau 3.12 Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, de 1997 à 2006

Autorité responsable des routes*	Année										Total
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Municipalité	123 423	123 112	126 063	136 499	143 951	149 533	149 310	139 303	139 081	132 420	1 362 695
Province	41 947	33 590	37 139	38 366	36 511	39 579	42 518	40 506	40 780	37 603	388 539
Canton	9 557	8 696	8 672	9 844	8 678	9 602	9 146	8 144	8 189	7 819	88 347
Comté ou district	9 574	11 114	11 217	12 847	12 692	13 773	14 200	13 929	12 852	12 144	124 342
Municipalité régionale	36 341	36 295	38 360	42 464	31 659	31 628	30 731	29 195	28 864	25 760	331 297
Gouvernement fédéral	504	392	400	439	354	425	423	363	392	343	4 035
Autre	154	157	111	171	159	102	135	108	100	158	1 355
Total	221 500	213 356	221 962	240 630	234 004	244 642	246 463	231 548	230 258	216 247	2 300 610

* Il peut être impossible de comparer les collisions d'une année à l'autre en raison du transfert de la responsabilité de routes d'une autorité à une autre.

Tableau 3.13 Endroit où les collisions sont survenues, selon la catégorie de collision en 2006

Endroit	Catégorie de collision						Total	
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Ailleurs qu'à une intersection	429	62,0	17 763	37,5	76 769	45,7	94 961	43,9
Près d'une intersection	82	11,8	12 376	26,1	40 931	24,3	53 389	24,7
À une intersection	109	15,8	12 423	26,2	29 236	17,4	41 768	19,3
À une entrée privée ou près d'une telle entrée	50	7,2	4 435	9,4	19 799	11,8	24 284	11,2
Passage à niveau	8	1,2	84	0,2	301	0,2	393	0,2
Passage inférieur ou tunnel	0	0,0	55	0,1	161	0,1	216	0,1
Passage supérieur ou pont	10	1,4	202	0,4	681	0,4	893	0,4
Autre	4	0,6	73	0,2	266	0,2	343	0,2
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

Tableau 3.14 État de la chaussée, selon la catégorie de collision en 2006

État de la chaussée	Catégorie de collision						Total	
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Sèche	495	71,5	33 716	71,1	113 910	67,7	148 121	68,5
Mouillée	133	19,2	9 941	21,0	36 018	21,4	46 092	21,3
Neige folle	15	2,2	872	1,8	4 558	2,7	5 445	2,5
Neige fondante	11	1,6	574	1,2	2 483	1,5	3 068	1,4
Neige tassée	8	1,2	475	1,0	2 886	1,7	3 369	1,6
Glace	20	2,9	1 463	3,1	6 940	4,1	8 423	3,9
Boue	1	0,1	17	0,0	62	0,0	80	0,0
Sable ou gravier	4	0,6	209	0,4	588	0,3	801	0,4
Liquide déversé	1	0,1	21	0,0	46	0,0	68	0,0
Autre	4	0,6	123	0,3	653	0,4	780	0,4
Total	692	100,0	47 411	100,0	168 144	100,0	216 247	100,0

LIEUX DES COLLISIONS



4. Lieux des collisions

Cette section indique le lieu des collisions en Ontario et fournit des précisions sur les diverses catégories de collisions par municipalité. Le lieu des collisions fournit des renseignements essentiels au MTO et aux administrations routières locales sur la sécurité des routes et autoroutes de l'Ontario. En comparant le nombre de collisions et de blessures au fil des ans dans certaines municipalités, nous pouvons mieux déterminer les zones où les tendances en matière de sécurité routière changent avec le temps. Ces données aident le MTO et les administrations locales à établir les priorités de leurs projets d'infrastructure.

Les changements au nom et aux limites des municipalités en raison de fusions ou d'annexions peuvent signifier que les statistiques présentées au tableau 4.1 de cette section ne sont pas nécessairement comparables d'une année à l'autre. On trouvera les données sur les taux de décès et de blessures par personne ainsi que le nombre d'habitants par municipalité sur le site Web de Statistique Canada à www.statcan.gc.ca.

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Ontario	216 247	692	47 411	168 144	769	68 793	8 239 145
Blind River V	20	0	6	14	0	7	
Elliot Lake C	48	0	12	36	0	14	
Huron Shores M	7	0	1	6	0	2	
Macdonald, Meredith et Aberdeen Add'l Cton	3	0	1	2	0	1	
Sault Ste. Marie C	1 230	1	266	963	1	417	
Routes provinciales	566	12	128	426	16	205	
Autres régions	279	2	65	212	2	111	
Algoma	2 153	15	479	1 659	19	757	111 435
Brantford C	1 421	1	304	1 116	1	445	
Routes provinciales	235	6	55	174	6	79	
Autres régions	512	7	122	383	8	201	
Brant	2 168	14	481	1 673	15	725	91 409
Arran-Elderslie M	68	0	20	48	0	33	
Brookton M	331	2	71	258	2	105	
Huron-Kinloss Cton	179	0	40	139	0	65	
Kincardine M	155	0	28	127	0	37	
Saugeen Shores V	124	2	27	95	2	44	
Péninsule de Bruce Sud V	63	1	14	48	1	23	
Routes provinciales	235	1	46	188	1	78	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	255	2	55	198	2	67	
Bruce	1 410	8	301	1 101	8	452	64 982
Routes provinciales	138	2	36	100	2	52	
Autres régions	1 452	8	338	1 106	8	496	
Chatham-Kent	1 590	10	374	1 206	10	548	87 784
Cochrane V	106	0	24	82	0	30	
Hearst V	50	0	4	46	0	6	
Iroquois Falls V	22	0	5	17	0	7	
Kapuskasing V	58	0	10	48	0	13	
Timmins C	602	0	115	487	0	164	
Routes provinciales	385	5	65	315	5	102	
Autres régions	165	2	31	132	2	44	
Cochrane	1 388	7	254	1 127	7	366	83 479
Amaranth Cton	85	1	16	68	1	27	
Garafraxa Est Cton	71	0	12	59	0	16	
Luther Est Grand Valley Cton	28	1	2	25	1	2	
Melancthon Cton	63	0	14	49	0	30	
Mono V	101	0	23	78	0	38	
Mulmur Cton	57	0	15	42	0	24	
Orangeville V	273	0	31	242	0	46	
Shelburne V	38	0	6	32	0	6	
Routes provinciales	184	2	48	134	2	85	
Autres régions	343	7	59	277	9	83	
Dufferin	1 243	11	226	1 006	13	357	43 142
Ajax V	1 076	5	183	888	5	277	
Brock Cton	98	1	31	66	1	38	
Clarington M	627	4	136	487	5	177	
Oshawa C	2 013	3	404	1 606	3	575	
Pickering C	1 325	3	203	1 119	3	296	
Scugog Cton	249	4	46	199	4	71	
Uxbridge Cton	283	1	63	219	1	91	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Whitby V	1 280	2	273	1 005	3	385	
Routes provinciales	1 518	2	321	1 195	4	480	
Autres régions	169	0	40	129	0	48	
Durham	8 638	25	1 700	6 913	29	2 438	400 681
Aylmer V	73	0	15	58	0	20	
Bayham M	82	0	16	66	0	24	
Central Elgin M	149	2	28	119	2	44	
Dutton-Dunwich M	61	0	12	49	0	13	
Malahide Cton	97	1	22	74	1	28	
Southwold Cton	76	0	15	61	0	22	
St. Thomas C	380	0	104	276	0	157	
Elgin Ouest M	52	0	9	43	0	11	
Routes provinciales	159	3	41	115	5	64	
Autres régions	178	0	27	151	0	44	
Elgin	1 307	6	289	1 012	8	427	71 462
Amherstburg V	193	2	35	156	2	50	
Essex V	248	0	41	207	0	68	
Kingsville V	177	4	49	124	5	69	
Lakeshore V	295	5	64	226	5	104	
LaSalle V	116	1	27	88	1	31	
Leamington M	368	1	69	298	1	103	
Tecumseh V	212	1	41	170	1	57	
Windsor C	4 172	5	1 004	3 163	5	1 385	
Routes provinciales	218	0	59	159	0	112	
Autres régions	214	1	39	174	1	59	
Essex	6 213	20	1 428	4 765	21	2 038	266 141
Central Frontenac Cton	52	1	15	36	1	20	
Frontenac Islands Cton	15	1	1	13	1	1	
Kingston C	1 538	1	350	1 187	1	509	
Frontenac Nord Cton	27	0	5	22	0	5	
Frontenac Sud Cton	179	0	43	136	0	55	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Hitby V	1 280	2	273	1 005	3	385	
Routes provinciales	1 518	2	321	1 195	4	480	
Autres régions	169	0	40	129	0	48	
Wharham	8 638	25	1 700	6 913	29	2 438	400 681
Wharmer V	73	0	15	58	0	20	
Wharham M	82	0	16	66	0	24	
Central Elgin M	149	2	28	119	2	44	
Wharmer-Dunwich M	61	0	12	49	0	13	
Wharmer Cton	97	1	22	74	1	28	
Wharmer Cton	76	0	15	61	0	22	
Wharmer Thomas C	380	0	104	276	0	157	
Wharmer Ouest M	52	0	9	43	0	11	
Routes provinciales	159	3	41	115	5	64	
Autres régions	178	0	27	151	0	44	
Wharmer	1 307	6	289	1 012	8	427	71 462
Wharmerburg V	193	2	35	156	2	50	
Wharmer V	248	0	41	207	0	68	
Wharmer V	177	4	49	124	5	69	
Wharmer V	295	5	64	226	5	104	
Salle V	116	1	27	88	1	31	
Wharmer M	368	1	69	298	1	103	
Wharmer V	212	1	41	170	1	57	
Wharmer C	4 172	5	1 004	3 163	5	1 385	
Routes provinciales	218	0	59	159	0	112	
Autres régions	214	1	39	174	1	59	
Wharmer	6 213	20	1 428	4 765	21	2 038	266 141
Central Frontenac Cton	52	1	15	36	1	20	
Frontenac Islands Cton	15	1	1	13	1	1	
Wharmer C	1 538	1	350	1 187	1	509	
Frontenac Nord Cton	27	0	5	22	0	5	
Frontenac Sud Cton	179	0	43	136	0	55	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Routes provinciales	264	6	64	194	6	107	
Autres régions	132	0	24	108	0	32	
Frontenac	2 207	9	502	1 696	9	729	103 891
The Blue Mountains V	122	2	20	100	2	32	
Chatsworth Cton	93	0	16	77	0	20	
Georgian Bluffs Cton	25	1	4	20	1	7	
Grey Highlands M	58	1	7	50	1	11	
Hanover V	108	0	20	88	0	25	
Meaford M	117	1	17	99	2	22	
Owen Sound C	323	2	64	257	2	98	
Southgate Cton	64	0	14	50	0	19	
Grey Ouest M	497	1	96	400	1	140	
Routes provinciales	365	7	68	290	9	126	
Autres régions	243	1	48	194	1	69	
Grey	2 015	16	374	1 625	19	569	73 125
Routes provinciales	205	4	55	146	5	90	
Autres régions	1 445	11	329	1 105	12	468	
Haldimand-Norfolk	1 650	15	384	1 251	17	558	94 878
Algonquin Highlands Cton	1	0	0	1	0	0	
Dysart et al Cton	105	1	19	85	1	32	
Highlands Est M	1	0	0	1	0	0	
Minden Hills Cton	87	1	20	66	1	33	
Routes provinciales	223	3	44	176	3	76	
Autres régions	148	0	34	114	0	50	
Haliburton	565	5	117	443	5	191	20 464
Burlington C	2 233	5	499	1 729	5	674	
Halton Hills V	638	2	139	497	2	203	
Milton V	870	4	206	660	4	281	
Oakville V	2 143	1	352	1 790	1	502	
Routes provinciales	2 198	5	399	1 794	5	587	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	73	0	5	68	0	7	
Halton	8 155	17	1 600	6 538	17	2 254	318 580
Hamilton C	8 043	22	1 706	6 315	24	2 517	
Routes provinciales	993	5	228	760	5	362	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Hamilton	9 036	27	1 934	7 075	29	2 879	301 819
Bancroft V	65	0	14	51	0	16	
Belleville C	866	3	194	669	4	283	
Centre Hastings M	29	0	9	20	0	12	
Deseronto V	6	0	1	5	0	2	
Faraday Cton	12	1	0	11	1	0	
Madoc Cton	15	0	3	12	0	6	
Marmora et Lake M	29	0	8	21	0	9	
Stirling-Rawdon Cton	35	0	4	31	0	9	
Tweed M	61	0	14	47	0	17	
Tyendinaga Cton	54	1	12	41	1	22	
Routes provinciales	576	1	130	445	1	195	
Autres régions	699	1	159	539	1	234	
Hastings	2 447	7	548	1 892	8	805	112 668
Ashfield-Colborne-Wawanosh Cton	39	1	5	33	1	7	
Bluewater M	1	0	0	1	0	0	
Central Huron M	14	0	1	13	0	1	
Goderich V	53	0	11	42	0	16	
Howick Cton	51	1	11	39	1	20	
Huron Est M	138	0	23	115	0	31	
Morris-Turnberry M	41	1	13	27	1	19	
Huron Nord Cton	18	0	1	17	0	1	
Routes provinciales	150	1	25	124	1	38	
Autres régions	522	1	100	421	1	160	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Huron	1 027	5	190	832	5	293	50 511
Kawartha Lakes C	942	6	224	712	6	335	
Routes provinciales	262	3	71	188	3	132	
Autres régions	9	0	3	6	0	3	
Kawartha Lakes	1 213	9	298	906	9	470	68 378
Dryden C	114	0	11	103	0	12	
Kenora C	306	0	32	274	0	42	
Red Lake M	17	0	1	16	0	1	
Sioux Lookout M	30	0	2	28	0	2	
Routes provinciales	887	2	148	737	5	215	
Autres régions	172	1	28	143	1	37	
Kenora	1 526	3	222	1 301	6	309	51 904
Brooke-Alvinston Cton	23	0	6	17	0	8	
Dawn-Euphemia Cton	22	1	3	18	1	3	
Enniskillen Cton	47	2	6	39	2	7	
Petrolia V	21	0	2	19	0	2	
Plympton-Wyoming V	57	1	12	44	1	23	
Point Edward v	28	0	5	23	0	5	
Sarnia C	937	4	208	725	4	295	
St. Clair Cton	1	0	1	0	0	5	
Warwick Cton	42	2	12	28	3	17	
Routes provinciales	236	1	48	187	1	76	
Autres régions	325	3	76	246	3	116	
Lambton	1 739	14	379	1 346	15	557	99 950
Beckwith Cton	46	0	7	39	0	9	
Carleton Place V	80	0	16	64	0	18	
Lanark Highlands Cton	148	0	20	128	0	27	
Mississippi Mills V	88	0	16	72	0	26	
Montague Cton	51	0	6	45	0	7	
Perth V	153	0	22	131	0	30	
Smiths Falls VA	172	0	17	155	0	25	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Tay Valley Cton	2	0	0	2	0	0	
Routes provinciales	207	3	40	164	3	77	
Autres régions	393	1	62	330	1	92	
Lanark	1 340	4	206	1 130	4	311	55 803
Athens Cton	32	0	5	27	0	5	
Augusta Cton	66	0	16	50	0	22	
Brockville C	308	0	64	244	0	83	
Edwardsburgh/Cardinal Cton	68	0	18	50	0	27	
Elizabethtown-Kitley Cton	120	1	32	87	1	50	
Front of Yonge Cton	28	0	3	25	0	3	
Gananoque VA	69	0	4	65	0	4	
Leeds et les Milles Îles Cton	2	0	0	2	0	0	
Merrickville-Wolford v	37	1	3	33	1	3	
Grenville Nord M	171	1	33	137	1	49	
Prescott VA	113	0	24	89	0	34	
Rideau Lakes Cton	106	3	11	92	4	21	
Routes provinciales	573	4	134	435	4	246	
Autres régions	400	1	76	323	1	116	
Leeds et Grenville	2 093	11	423	1 659	12	663	84 207
Addington Highlands Cton	21	0	5	16	0	8	
Greater Napanee V	237	2	59	176	2	102	
Loyalist Cton	127	0	30	97	0	45	
Stone Mills Cton	89	0	20	69	0	22	
Routes provinciales	256	6	73	177	7	111	
Autres régions	41	0	4	37	0	5	
Lennox et Addington	771	8	191	572	9	293	31 310
Central Manitoulin Cton	5	0	2	3	0	2	
Routes provinciales	208	0	30	178	0	38	
Autres régions	96	2	14	80	2	21	
Manitoulin	309	2	46	261	2	61	13 862
Adelaide-Metcalf Cton	43	1	5	37	1	7	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions -- catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
London C	7 189	17	1 560	5 612	17	2 209	
Lucan Biddulph Cton	31	2	8	21	2	13	
Middlesex Centre Cton	163	3	36	124	4	61	
Middlesex Nord M	9	0	2	7	0	3	
Middlesex Sud-Ouest M	31	0	4	27	0	7	
Strathroy-Caradoc Cton	231	0	60	171	0	83	
Routes provinciales	406	1	111	294	1	187	
Autres régions	621	11	138	472	12	214	
Middlesex	8 724	35	1 924	6 765	37	2 784	277 520
Bracebridge V	180	0	18	162	0	24	
Georgian Bay Cton	31	0	6	25	0	8	
Gravenhurst V	111	1	15	95	1	23	
Huntsville V	283	0	41	242	0	48	
Lake Of Bays Cton	35	0	5	30	0	6	
Muskoka Lakes Cton	123	1	20	102	1	33	
Routes provinciales	671	6	125	540	8	202	
Autres régions	140	0	23	117	0	28	
Muskoka	1 574	8	253	1 313	10	372	61 351
Fort Erie V	355	0	78	277	0	117	
Grimsby V	206	1	35	170	1	49	
Lincoln V	232	2	59	171	2	92	
Niagara Falls C	1 485	7	306	1 172	7	438	
Niagara-On-The-Lake V	162	8	37	117	8	66	
Pelham V	156	0	30	126	0	40	
Port Colborne C	157	0	33	124	0	49	
St. Catharines C	1 834	2	324	1 508	3	444	
Thorold C	215	1	47	167	1	77	
Wainfleet Cton	61	1	16	44	2	22	
Welland C	652	1	139	512	1	197	
Lincoln Ouest Cton	102	5	24	73	5	36	
Routes provinciales	1 138	12	262	864	15	437	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	339	0	57	282	0	78	
Niagara	7 094	40	1 447	5 607	45	2 142	310 037
Bonfield Cton	7	0	1	6	0	1	
Ferris Est Cton	24	0	5	19	0	8	
Mattawa V	14	0	1	13	0	1	
North Bay C	815	2	169	644	2	214	
Nipissing Ouest M	94	1	10	83	1	19	
Routes provinciales	660	6	150	504	6	238	
Autres régions	95	0	17	78	0	24	
Nipissing	1 709	9	353	1 347	9	505	75 755
Alnwick-Haldimand Cton	87	0	25	62	0	39	
Brighton M	90	2	18	70	3	28	
Cobourg V	280	1	51	228	1	76	
Cramahe Cton	45	1	11	33	1	12	
Hamilton Cton	71	2	14	55	2	23	
Port Hope M	172	1	42	129	1	58	
Trent Hills M	68	0	8	60	0	17	
Routes provinciales	263	0	59	204	0	88	
Autres régions	249	2	36	211	2	49	
Northumberland	1 325	9	264	1 052	10	390	70 327
Ottawa C	13 103	18	2 708	10 377	19	3 690	
Routes provinciales	1 373	2	265	1 106	2	405	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Ottawa	14 476	20	2 973	11 483	21	4 095	479 844
Zorra-Tavistock Est Cton	21	0	6	15	0	7	
Ingersoll V	87	0	14	73	0	19	
Norwich Cton	91	2	21	68	2	38	
Tillsonburg V	171	0	40	131	0	61	
Woodstock C	389	0	101	288	0	163	
Zorra Cton	132	2	37	93	2	55	
Routes provinciales	348	3	101	244	5	190	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	432	3	93	336	3	139	
Oxford	1 671	10	413	1 248	12	672	84 132
Magnetawan M	6	0	2	4	0	2	
Mcdougall M	13	0	2	11	0	5	
Nipissing Cton	4	0	0	4	0	0	
Parry Sound V	140	0	27	113	0	35	
Perry Cton	14	0	1	13	0	3	
Powassan M	16	0	3	13	0	6	
Routes provinciales	706	7	113	586	10	178	
Autres régions	109	1	18	90	1	24	
Parry Sound	1 008	8	166	834	11	253	51 741
Brampton C	5 537	8	909	4 620	12	1 296	
Caledon V	937	4	182	751	7	310	
Mississauga C	7 561	15	1 188	6 358	16	1 667	
Routes provinciales	3 299	12	519	2 768	12	766	
Autres régions	466	0	26	440	0	28	
Peel	17 800	39	2 824	14 937	47	4 067	726 653
Perth Nord M	139	2	31	106	2	44	
Perth Est Cton	168	1	42	125	1	66	
Perth Sud Cton	96	0	24	72	0	38	
St. Marys VA	33	0	5	28	0	5	
Stratford C	399	0	106	293	0	155	
Perth Ouest M	81	2	19	60	4	26	
Routes provinciales	171	4	37	130	4	68	
Autres régions	155	0	33	122	0	46	
Perth	1 242	9	297	936	11	448	56 920
Asphodel-Norwood Cton	46	1	13	32	1	18	
Cavan-Millbrook-Monaghan Nord Cton	77	1	19	57	1	30	
Douro-Dummer Cton	88	1	23	64	1	30	
Galway-Cavendish-Harvey Cton	89	0	9	80	0	13	
Havelock-Belmont-Methuen Cton	52	0	9	43	0	12	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Total des collisions	Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
		Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Kawartha Nord Cton	25	0	6	19	0	8	
Otonabee-Monaghan Sud Cton	65	1	15	49	1	24	
Peterborough C	771	3	392	376	3	563	
Smith-Ennismore-Lakefield Cton	242	1	51	190	1	86	
Routes provinciales	354	4	83	267	4	140	
Autres régions	41	0	10	31	0	14	
Peterborough	1 850	12	630	1 208	12	938	104 493
Alfred et Plantagenet Cton	82	3	18	61	3	29	
Casselman v	27	0	3	24	0	4	
Clarence-Rockland C	202	1	48	153	1	74	
Hawkesbury Est Cton	54	1	15	38	1	23	
Hawkesbury V	162	0	36	126	0	48	
La Nation M	184	0	43	141	0	49	
Russell Cton	114	1	29	84	1	48	
Routes provinciales	178	2	44	132	6	101	
Autres régions	101	1	19	81	1	30	
Prescott et Russell	1 104	9	255	840	13	406	79 687
Routes provinciales	41	0	5	36	0	9	
Autres régions	384	3	76	305	3	109	
Prince Edward	425	3	81	341	3	118	22 456
Atikokan Cton	21	0	2	19	0	3	
Fort Frances V	123	0	17	106	0	24	
Routes provinciales	300	1	46	253	1	73	
Autres régions	71	0	12	59	0	22	
Rainy River	515	1	77	437	1	122	22 584
Admaston-Bromley Cton	27	0	2	25	0	2	
Arnprior V	62	0	9	53	0	12	
Bonnechere Valley Cton	1	0	1	0	0	1	
Brudenell, Lyndoch et Raglan Cton	32	0	3	29	0	3	
Deep River V	19	0	3	16	0	7	
Greater Madawaska Cton	2	0	0	2	0	0	
Horton Cton	25	0	4	21	0	5	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Total des collisions	Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
		Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Laurentian Hills V	33	0	3	30	0	7	
Laurentian Valley Cton	100	1	24	75	1	36	
McNab-Braeside Cton	63	1	6	56	2	12	
Algona Nord Wilberforce Cton	30	0	8	22	0	12	
Pembroke C	247	1	55	191	1	77	
Petawawa V	98	0	12	86	0	19	
Renfrew V	155	0	19	136	0	27	
Routes provinciales	552	3	130	419	3	221	
Autres régions	381	1	71	309	1	83	
Renfrew	1 827	7	350	1 470	8	524	92 002
Adjala-Tosorontio Cton	133	2	37	94	2	51	
Barrie C	2 051	2	421	1 628	2	574	
Bradford West Gwillimbury V	334	4	62	268	5	89	
Clearview Cton	267	2	55	210	2	78	
Collingwood V	244	0	47	197	0	67	
Essa Cton	238	1	54	183	1	76	
Innisfil V	361	3	96	262	3	155	
Midland V	216	0	43	173	0	64	
New Tecumseth V	334	2	82	250	2	109	
Orillia C	455	0	88	367	0	127	
Oro-Medonte Cton	46	1	4	41	2	6	
Penetanguishene V	51	0	7	44	0	10	
Ramara Cton	104	0	22	82	0	30	
Severn Cton	98	2	16	80	2	22	
Tay Cton	134	1	17	116	1	31	
Tiny Cton	119	0	26	93	0	38	
Wasaga Beach V	151	1	22	128	1	34	
Routes provinciales	1 875	9	358	1 508	10	563	
Autres régions	727	3	165	559	3	243	
Simcoe	7 938	33	1 622	6 283	36	2 367	337 128
Cornwall C	786	1	186	599	1	266	
Dundas Nord Cton	6	0	1	5	0	3	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Glengarry Nord Cton	171	3	19	149	4	31	
Stormont Nord Cton	73	0	15	58	0	24	
Dundas Sud Cton	2	0	0	2	0	0	
Glengarry Sud Cton	113	0	28	85	0	33	
Stormont Sud Cton	92	0	16	76	0	17	
Routes provinciales	344	3	104	237	3	167	
Autres régions	268	0	35	233	0	43	
Stormont, Dundas et Glengarry	1 855	7	404	1 444	8	584	89 358
Chapleau Cton	10	0	2	8	0	2	
Espanola V	51	0	12	39	0	16	
Rivière des Français M	9	0	2	7	0	4	
Grand Sudbury C	2 354	4	481	1 869	4	682	
Markstay-Warren M	6	0	1	5	0	1	
Routes provinciales	660	12	205	443	20	346	
Autres régions	193	0	47	146	0	85	
Sudbury	3 283	16	750	2 517	24	1 136	172 464
Greenstone M	18	0	4	14	0	6	
Manitouwadge Cton	8	0	1	7	0	1	
Marathon V	11	0	3	8	0	3	
Neebing M	2	0	0	2	0	0	
Nipigon Cton	6	0	0	6	0	0	
Oliver Paipoonge M	34	0	5	29	0	10	
Shuniah Cton	17	0	3	14	0	5	
Terrace Bay Cton	6	0	0	6	0	0	
Thunder Bay C	1 819	3	404	1 412	3	547	
Routes provinciales	977	12	162	803	12	258	
Autres régions	110	1	18	91	1	29	
Thunder Bay	3 008	16	600	2 392	16	859	136 751
Englehart V	9	0	3	6	0	3	
Kirkland Lake V	66	0	7	59	0	9	
Temiskaming Shores C	87	1	17	69	1	26	
Routes provinciales	279	3	68	208	3	96	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Total des collisions	Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
		Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	131	1	31	99	1	37	
Timiskaming	572	5	126	441	5	171	35 886
Toronto C	43 559	56	11 603	31 900	56	16 508	
Routes provinciales	8 183	8	1 836	6 339	8	2 693	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Toronto	51 742	64	13 439	38 239	64	19 201	1 151 961
Cambridge C	2 213	3	512	1 698	3	729	
Kitchener C	3 264	3	727	2 534	3	1 059	
Dumfries Nord Cton	132	1	32	99	1	44	
Waterloo C	1 842	1	412	1 429	1	562	
Wellesley Cton	45	2	13	30	2	18	
Wilmot Cton	183	1	42	140	1	50	
Woolwich Cton	365	0	83	282	0	122	
Routes provinciales	1 013	5	231	777	5	368	
Autres régions	100	0	20	80	0	25	
Waterloo	9 157	16	2 072	7 069	16	2 977	327 609
Centre Wellington Cton	270	2	35	233	2	48	
Erin V	129	1	19	109	1	32	
Guelph C	1 260	1	444	815	2	638	
Guelph/Eramosa Cton	205	4	32	169	5	48	
Mapleton Cton	150	2	34	114	2	53	
Minto V	94	0	16	78	0	19	
Puslinch Cton	189	0	30	159	0	57	
Wellington Nord Cton	87	1	9	77	1	11	
Routes provinciales	650	2	141	507	2	228	
Autres régions	299	1	54	244	1	67	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2006 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Wellington	3 333	14	814	2 505	16	1 201	147 641
Aurora V	455	2	95	358	2	142	
East Gwillimbury V	302	3	65	234	3	110	
Georgina V	329	1	68	260	1	94	
King Cton	328	3	66	259	4	85	
Markham V	2 283	3	480	1 800	3	686	
Newmarket V	825	1	155	669	1	219	
Richmond Hill V	1 310	5	265	1 040	6	369	
Vaughan C	2 532	9	613	1 910	9	911	
Whitchurch-Stouffville V	188	1	36	151	1	45	
Routes provinciales	1 921	6	424	1 491	8	663	
Autres régions	339	0	64	275	0	87	
York	10 812	34	2 331	8 447	38	3 411	622 980

* Ce chiffre correspond au parc de véhicules figurant au tableau 5.5 mais ne comprend pas 21 235 véhicules qui ne sont pas associés à un comté ou une région en Ontario.

Légende :

C = Cité

V = Ville

Cton = Canton

M = Municipalité

VA = Ville autonome

v = Village

Autres régions :

Agglomérations avec une population de moins de 1 500 habitants et/ou ayant connu une fusion, une annexion ou un changement de nom après 1992.

Le tableau 4.1 n'est pas comparable à celui des années antérieures.

LE VÉHICULE

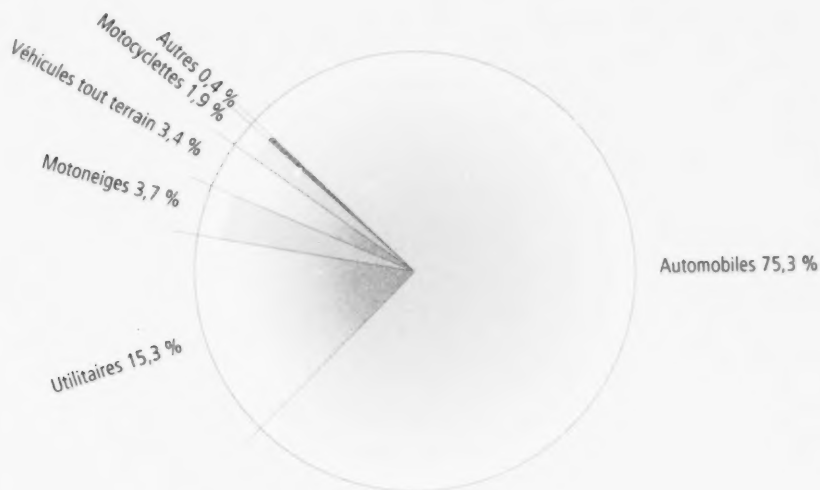


Le véhicule

5. Le véhicule

Cette section porte sur les véhicules impliqués dans une collision en Ontario. Les automobiles représentaient près de 80 pour 100 de tous les véhicules impliqués dans une collision. En 2006, environ 1,13 pour 100 des véhicules impliqués dans une collision avaient une défectuosité mécanique apparente.

Figure 5 Répartition des véhicules par catégorie en Ontario en 2006



5A VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS DES COLLISIONS

Tableau 5.1 Véhicules impliqués dans des collisions selon la catégorie de collision en 2006

Type de véhicule	Nombre de véhicules impliqués dans des collisions			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Automobile	680	62 910	216 175	279 765
Fourgonnette	122	8 982	29 412	38 516
Motocyclette et cyclomoteur	60	1 609	771	2 440
Camionnette	140	6 678	26 808	33 626
Camionnette de livraison	20	956	4 039	5 015
Remorqueuse	1	120	453	574
Camion	148	2 687	12 749	15 584
Autobus	8	762	2 219	2 989
Véhicule scolaire	2	244	994	1 240
Véhicule tout terrain	1	41	49	91
Motoneige	3	20	31	54
Chasse-neige	0	8	68	76
Véhicule de secours	4	413	1 457	1 874
Véhicule agricole	1	58	135	194
Équipement de construction	0	38	203	241
Caravane motorisée	0	7	83	90
Train	5	20	30	55
Tramway	1	89	263	353
Bicyclette	34	2 641	609	3 284
Autre	0	4	1	5
Autre véhicule non motorisé	2	205	453	660
Inconnu	12	756	10 891	11 659
Total	1 244	89 248	307 893	398 385

5A VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS DES COLLISIONS

Tableau 5.1 Véhicules impliqués dans des collisions selon la catégorie de collision en 2006

Type de véhicule	Nombre de véhicules impliqués dans des collisions			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Automobile	680	62 910	216 175	279 765
Fourgonnette	122	8 982	29 412	38 516
Motocyclette et cyclomoteur	60	1 609	771	2 440
Camionnette	140	6 678	26 808	33 626
Camionnette de livraison	20	956	4 039	5 015
Remorqueuse	1	120	453	574
Camion	148	2 687	12 749	15 584
Autobus	8	762	2 219	2 989
Véhicule scolaire	2	244	994	1 240
Véhicule tout terrain	1	41	49	91
Motoneige	3	20	31	54
Chasse-neige	0	8	68	76
Véhicule de secours	4	413	1 457	1 874
Véhicule agricole	1	58	135	194
Équipement de construction	0	38	203	241
Caravane motorisée	0	7	83	90
Train	5	20	30	55
Tramway	1	89	263	353
Bicyclette	34	2 641	609	3 284
Autre	0	4	1	5
Autre véhicule non motorisé	2	205	453	660
Inconnu	12	756	10 891	11 659
Total	1 244	89 248	307 893	398 385

Tableau 5.2 État du véhicule selon la catégorie de collision en 2006

État du véhicule	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Aucune défectuosité apparente	1 154	86 106	279 633	366 893
Freins de service défectueux	3	59	161	223
Direction défectueuse	0	9	27	36
Perforation du pneu/crevaisson	1	26	66	93
Bande de roulement insuffisante	2	6	19	27
Phares défectueux	0	2	12	14
Autres phares ou réflecteurs défectueux	0	0	12	12
Commandes moteur défectueuses	0	7	27	34
Roues ou suspension défectueuses	0	1	23	24
Vision obscurcie	0	6	26	32
Attelage de remorque défectueux	0	1	2	3
Autres défectuosités	24	430	3 544	3 998
Inconnu	60	2 595	24 341	26 996
Total	1 244	89 248	307 893	398 385

Tableau 5.3 Année modèle des véhicules selon la catégorie de collision en 2006

Année modèle des véhicules	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
2007	13	789	3 058	3 860
2006	88	5 469	19 911	25 468
2005	89	6 591	24 539	31 219
2004	90	5 972	21 881	27 943
2003	99	6 789	25 074	31 962
2002	89	6 694	23 721	30 504
2001	85	6 131	22 001	28 217
2000	92	6 730	23 556	30 378
1999	70	5 589	19 042	24 701
1998	61	5 322	18 530	23 913
1997 et années antérieures	417	28 360	87 874	116 651
Inconnue	51	4 812	18 706	23 569
Total	1 244	89 248	307 893	398 385

Tableau 5.4 Véhicules assurés ou non, selon la catégorie de collision en 2006

Assurance	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Véhicules assurés	1 183	83 896	289 324	374 403
Véhicules non assurés	12	713	1 401	2 126
Inconnue	49	4 639	17 168	21 856
Total	1 244	89 248	307 893	398 385

58. CONTEXTE

Tableau 5.5 Nombre de véhicules selon le type en 2006

Catégorie de véhicules	Nombre de véhicules
Automobile	6 218 458
Motocyclette	158 103
Cyclomoteur	2 258
Utilitaire*	1 207 967
Autobus	22 419
Autobus scolaire	8 619
Motoneige	306 479
Véhicule tout terrain	276 800
Machine à construire des routes	510
Engin permanent	2 794
Remorque agricole	55 973
Total	8 260 380

* Exclut les véhicules faisant partie de la catégorie PRORATA-P (62 974 véhicules).

Tableau 5.6 Certains types de véhicules selon l'année modèle en 2006

Catégorie de véhicules	Année modèle											Total
	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997+	
Automobile	159 229	461 245	493 232	427 079	505 719	501 649	437 726	480 192	381 871	385 551	1 984 965	6 218 458
Motocyclette	1 097	12 061	12 905	11 768	14 497	11 328	10 482	9 688	6 525	4 288	63 464	158 103
Cyclomoteur	0	92	457	120	60	111	378	114	57	4	865	2 258
Utilitaire*	30 599	85 911	87 825	85 719	91 563	78 425	74 230	88 481	78 384	76 678	489 429	1 267 244
Autobus	596	2 545	2 292	2 831	2 197	1 920	2 247	2 621	2 314	1 949	9 526	31 038
Motoneige	3 603	7 835	7 822	8 371	8 782	9 949	7 007	9 551	10 263	12 733	220 563	306 479
Véhicule tout terrain	3 421	18 385	22 331	24 650	20 157	16 074	18 646	15 218	10 456	7 094	120 368	276 800
Total	198 545	588 074	626 864	560 538	642 975	619 456	550 716	605 865	489 870	488 297	2 889 180	8 260 380

* Exclut les véhicules faisant partie de la catégorie PRORATA P (62 974 véhicules).

Tableau 5.7 Dommages causés aux véhicules selon la catégorie de collision en 2006

Dommages	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Aucun	69	8 377	17 800	26 246
Légers	130	23 389	129 682	153 201
Modérés	162	23 449	93 580	117 191
Graves	194	19 435	30 235	49 864
Démolition	641	9 892	5 880	16 413
Inconnus	48	4 706	30 716	35 470
Total	1 244	89 248	307 893	398 385

Dommages aux véhicules

Aucun : Aucun dommage visible.

Légers : Dommages légers ou superficiels. Comprennent les rayures, petites bosses et fissures mineures dans la vitre qui n'ont aucune incidence sur la sécurité ou la performance du véhicule.

Modérés : Ces dommages rendent le véhicule dangereux. Il faut le réparer pour qu'il soit conforme à la loi. On peut conduire le véhicule pour le retirer de la route ou le déplacer sur une courte distance, mais il serait dangereux d'agir de la sorte.

Graves : On ne peut conduire le véhicule. Il faut le remorquer. Normalement, le véhicule serait réparé.

Démolition : Le véhicule est endommagé au point où il ne peut être réparé.

LES VÉHICULES SPÉCIAUX



6. Les véhicules spéciaux

Cette section porte sur les véhicules spéciaux (motocyclistes, autobus scolaires, gros camions, motoneiges, véhicules tout terrain et bicyclettes).

Le ministère surveille continuellement la sécurité des véhicules spéciaux.

6A. MOTOCYCLETTES

Tableau 6.1 Motocyclistes* tués ou blessés entre 1997 et 2006

Année	Conducteurs		Passagers	
	tués	blessés	tués	blessés
1997	36	993	2	255
1998	32	1 068	3	263
1999	38	1 115	3	223
2000	37	1 161	1	257
2001	49	1 166	3	318
2002	35	1 161	3	311
2003	46	1 087	6	268
2004	44	1 107	3	297
2005	68	1 206	6	362
2006	48	1 219	5	352

* Exclut les personnes qui s'accrochent, les conducteurs de cyclomoteurs et leurs passagers.

Tableau 6.2 Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclistes en 2006

	%
Facteurs (non mutuellement exclusifs)	
Motocyclistes sans permis	2
Âgés de moins de 25 ans	20
Consommation d'alcool	
Facultés affaiblies > Alcool. sup. à 0,08	9
Avaient bu	12
Inconnue	2
Casque non utilisé (décès)	15
Erreur de conduite du motocycliste	
Vitesse excessive/perte de maîtrise	57
Autre erreur	9
Collisions impliquant un seul véhicule	34
Jour/nuit	73/27
Fin de semaine	44

68. VÉHICULES SCOLAIRES

Tableau 6.3 Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires, années scolaires 2001–2002 à 2005–2006

Année scolaire	Élèves transportés chaque jour	Nombre de véhicules scolaires dans une collision
2001–2002	708 294*	1 015
2002–2003	721 680	1 283
2003–2004	685 325	1 239
2004–2005**	s.o.	1 186
2005–2006	847 205	1 101

* Estimation

** Les données du ministère de l'Éducation ne sont pas disponibles.

Tableau 6.4 Type de véhicule scolaire selon la nature de la collision en 2005–2006

Type de véhicule scolaire	Nature de la collision				Nombre total de collisions	Total de cinq ans (de 2001–2002 à 2005–2006)
	Blessure mortelle	Blessure d'un élève	Personne blessée autre qu'un élève	Dommages matériels		
Autobus scolaire	3	72	109	837	1 021	5 254
Fourgonnette scolaire	0	8	7	29	44	231
Autres véhicules scolaires	0	2	5	29	36	339
Total	3	82	121	895	1 101	5 824

Tableau 6.5 Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule en 2005–2006

Type de véhicule scolaire	Type de collision								Total de cinq ans (de 2001–2002 à 2005–2006)	
	En traversant la route		À bord du véhicule scolaire		Autre		Total			
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Autobus scolaire	0	1	0	130	0	4	0	135	0	644
Fourgonnette scolaire	0	0	0	8	0	1	0	9	0	19
Autres véhicules scolaires	0	0	0	2	0	1	0	3	1	11
Total	0	1	0	140	0	6	0	147	1	674

véhicules spéciaux

te sur les véhicules spéciaux (motocyclettes, autobus scolaires, gros camions, motoneiges, véhicules
cyclottes).

aille continuellement la sécurité des véhicules spéciaux.

LYCLETTES

motocyclistes* tués ou blessés entre 1997 et 2006

	Conducteurs		Passagers	
	tués	blessés	tués	blessés
	36	993	2	255
	32	1 068	3	263
	38	1 115	3	223
	37	1 161	1	257
	49	1 166	3	318
	35	1 161	3	311
	46	1 087	6	268
	44	1 107	3	297
	68	1 206	6	362
	48	1 219	5	352

ai s'accrochent, les conducteurs de cyclomoteurs et leurs passagers.

certain facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclottes en 2006

	%
tuellement exclusifs)	
ns permis	2
le 25 ans	20
alcool	
s > Alcool. sup. à 0,08	9
	12
	2
(décès)	15
e du motocycliste	
/perte de maîtrise	57
	9
nt un seul véhicule	34
	73/27
	44

Les véhicules spéciaux // Motocyclottes

6B. VÉHICULES SCOLAIRES

Tableau 6.3 Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires, années scolaires 2001-2002 à 2005-2006

Année scolaire	Élèves transportés chaque jour	Nombre de véhicules scolaires dans une collision
2001-2002	708 294*	1 015
2002-2003	721 680	1 283
2003-2004	685 325	1 239
2004-2005**	s.o.	1 186
2005-2006	847 205	1 101

* Estimation

** Les données du ministère de l'Éducation ne sont pas disponibles.

Tableau 6.4 Type de véhicule scolaire selon la nature de la collision en 2005-2006

Type de véhicule scolaire	Nature de la collision				Nombre total de collisions	Total de cinq ans (de 2001-2002 à 2005-2006)
	Blessure mortelle	Blessure d'un élève	Personne blessée autre qu'un élève	Dommages matériels		
Autobus scolaire	3	72	109	837	1 021	5 254
Fourgonnette scolaire	0	8	7	29	44	231
Autres véhicules scolaires	0	2	5	29	36	339
Total	3	82	121	895	1 101	5 824

Tableau 6.5 Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule en 2005-2006

Type de véhicule scolaire	Type de collision								Total de cinq ans (de 2001–2002 à 2005–2006)	
	En traversant la route		À bord du véhicule scolaire		Autre		Total			
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Autobus scolaire	0	1	0	130	0	4	0	135	0	644
Fourgonnette scolaire	0	0	0	8	0	1	0	9	0	19
Autres véhicules scolaires	0	0	0	2	0	1	0	3	1	11
Total	0	1	0	140	0	6	0	147	1	674

6C. GROS CAMIONS

Tableau 6.6 Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant un gros camion entre 2002 et 2006

Année	Nombre de personnes tuées dans des collisions avec des camions			
	Le camionneur conduisait mal	% de collisions où le camionneur conduisait mal	Toutes les collisions de camions	% de tous les décès
2002	66	38,6	171	19,6
2003	51	32,9	155	18,7
2004	55	34,8	158	19,8
2005	34	27,2	125	16,3
2006	47	32,9	143	18,6
Total	253	33,3	752	18,6

Tableau 6.7 Nombre de gros camions impliqués dans une collision, toutes catégories, en 2006

Type de camion	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Domages matériels	
Camion porteur	37	1 208	5 701	6 946
Camion porteur et remorque	3	89	442	534
Tracteur seulement	6	494	2 877	3 377
Tracteur et semi-remorque	88	740	3 005	3 833
Train double A-C	1	17	48	66
Train double B	7	32	117	156
Autre/inconnu	7	227	1 012	1 246
Total	149	2 807	13 202	16 158

Tableau 6.8 Camions immatriculés en 2006

Permis de conduire	Camions immatriculés
G	1 074 002
D	67 822
A*	188 394**
Total	1 330 218

* Ensemble tracteur/remorque seulement.

** Comprend les véhicules immatriculés faisant partie de la catégorie PRORATA-P (62 974 véhicules).

Tableau 6.9 Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant de gros camions en 2006

Facteurs liés aux collisions mortelles :	%
Conducteurs	
Consommation d'alcool	1
Bonne conduite	73
Collisions	
Véhicule unique	17
Météo -- temps dégagé	74
Jour	64
Véhicules	
Défectuosité mécanique*	4

* Exclut la catégorie « Inconnue ».

6D. VÉHICULES TOUT TERRAIN

Tableau 6.10 Conducteurs de véhicules tout terrain tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2002 et 2006

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
Sur la route	10	6	7	9	11	103	93	122	114	131
Hors route	9	3	7	11	8	99	101	100	109	119
Total	19	9	14	20	19	202	194	222	223	250

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les véhicules tout terrain comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.11a Passagers de véhicules tout terrain tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2002 et 2006

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
Sur la route	1	0	0	0	0	69	62	64	51	91
Hors route	0	0	2	0	0	56	55	63	51	54
Total	1	0	2	0	0	125	117	127	102	145

Tableau 6.11b Piétons tués ou blessés par des véhicules tout terrain, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2002 et 2006

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
Sur la route	0	0	0	0	0	2	5	3	8	5
Hors route	0	0	1	0	0	5	2	6	2	6
Total	0	0	1	0	0	7	7	9	10	11

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les véhicules tout terrain comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.12 Véhicules tout terrain immatriculés entre 2002 et 2006

Année	Véhicules immatriculés
2002	189 180
2003	211 073
2004	232 200
2005	254 653
2006	276 800

Tableau 6.13 Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain en 2006

Facteurs	%
Conducteurs de moins de 25 ans	39
Consommation d'alcool	24
Vitesse excessive	24
Casque non porté	31
Jour	73
Véhicules à deux roues	21
Véhicules à trois roues	5
Véhicules à quatre roues	74

6E. MOTONEIGES

Tableau 6.14 Conducteurs de motoneiges* tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2001–2002 à 2005–2006

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001–2002	2002–2003	2003–2004	2004–2005	2005–2006	2001–2002	2002–2003	2003–2004	2004–2005	2005–2006
Sur la route	4	4	4	7	6	65	73	50	55	48
Hors route	11	26	24	16	22	142	161	131	178	119
Total	15	30	28	23	28	207	234	181	233	167

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les motoneiges comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.15a Passagers de motoneiges* tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2001–2002 à 2005–2006

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001–2002	2002–2003	2003–2004	2004–2005	2005–2006	2001–2002	2002–2003	2003–2004	2004–2005	2005–2006
Sur la route	0	0	0	0	0	41	36	28	33	27
Hors route	1	2	1	0	2	86	79	59	79	61
Total	1	2	1	0	2	127	115	87	112	88

Table 6.15b Piétons tués ou blessés par des motoneiges*, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2001–2002 à 2005–2006

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001–2002	2002–2003	2003–2004	2004–2005	2005–2006	2001–2002	2002–2003	2003–2004	2004–2005	2005–2006
Sur la route	0	0	0	0	0	2	8	4	0	2
Hors route	1	2	1	2	0	2	4	7	8	7
Total	1	2	1	2	0	4	12	11	8	9

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les motoneiges comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.16 Motoneiges immatriculées entre 2001 et 2006

Année	Motoneiges immatriculées
2001	334 129
2002	321 582
2003	331 704
2004	321 445
2005	317 254
2006	306 479

Tableau 6.17 Certains facteurs liés à toutes les collisions de motoneiges en 2005–2006

Facteurs	%
Conducteurs sans permis	6
Erreur du conducteur; excès de vitesse	28
Consommation d'alcool	17
État de la surface; glace ou neige tassée	62

6F. BICYCLETTES**Tableau 6.18 Cyclistes* tués ou blessés entre 2002 et 2006**

Année	Conducteurs		Passagers	
	tués	blessés	tués	blessés
2002	13	2 478	0	241
2003	13	2 398	0	243
2004	19	2 526	0	288
2005	21	2 449	0	361
2006	32	2 091	0	401

* Comprend les personnes qui s'accrochent.

Tableau 6.19 Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité en 2006

Conditions de luminosité	Groupes d'âge					Inc.	Total
	0–5 ans	6–15 ans	16–30 ans	31–60 ans	61 ans +		
Jour	0	80	290	332	44	1 881	2 627
Aurore	0	1	2	5	0	22	30
Crépuscule	0	4	15	9	2	95	125
Nuit	0	5	67	70	9	338	489
Autre	0	0	0	2	0	2	4
Inconnu	0	0	0	0	0	1	1
Total	0	90	374	418	55	2 339	3 276

Tableau 6.20 Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes en 2006

Facteurs	%
Bonne conduite (cycliste)	42
Bonne conduite (conducteur de véhicule automobile)	51
Près d'une intersection	68
Défaut de s'arrêter (cycliste)	87
Consommation d'alcool (cycliste)	4
Pas de défectuosité apparente de la bicyclette	97
Bonne visibilité	91
Fin de semaine	17

DONNÉES SUR LES CONDAMNATIONS, LES INFRACTIONS ET LES SUSPENSIONS



Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions

7. Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions

Cette section présente des données sur les condamnations, les infractions et les suspensions relatives aux véhicules automobiles utilisés en Ontario. Les condamnations sont résumées selon la loi, les infractions et le type. On trouvera également dans cette section des données sur le nombre total de suspensions administratives des permis de conduire (suspension immédiate du permis pendant 90 jours pour refus ou défaut de fournir un échantillon d'haleine) imposées depuis le lancement du programme en 1998.

En 2006, plus de 90 pour 100 des condamnations liées aux véhicules automobiles faisaient suite à des infractions au *Code de la route* et seulement 1,3 pour 100 faisaient suite à des infractions au *Code criminel* du Canada (par exemple conduite en état d'ivresse, conduite dangereuse, délit de fuite). Le nombre de condamnations liées aux véhicules automobiles faisant suite à des infractions au *Code criminel* du Canada a diminué entre 2005 et 2006.

Figure 7 Condamnations liées aux véhicules automobiles en Ontario par type en 2006



7A. DONNÉES SUR LES CONDAMNATIONS

Tableau 7.1 Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile en 2006

Condamnations*	Nombre
<i>Code de la route</i>	1 151 878
Règlements du <i>Code de la route</i>	12 148
<i>Code criminel</i> du Canada**	16 074
Règlement municipal***	6
Réclamation à la suite d'une collision de véhicule automobile/ <i>Loi sur l'assurance-automobile obligatoire</i>	74 450
<i>Loi sur les motoneiges</i>	1 763
<i>Loi sur les véhicules tout terrain</i>	1 405
Transactions hors province (<i>Code de la route</i>)	20 811
Autres****	359
Total	1 278 894

* Comprend les condamnations inscrites à la main.

** Ce nombre ne comprend pas 441 condamnations prononcées à l'endroit de jeunes contrevenants en vertu du *Code criminel*.

*** Au cours des années précédentes, une grande partie des condamnations prononcées en vertu des règlements du *Code de la route* étaient imputées aux condamnations prononcées en vertu des règlements municipaux.

**** La catégorie « Autres » peut inclure des lois qui ne sont pas indiquées ci-dessus comme la *Loi de la taxe sur les carburants*, la *Loi sur le camionnage*, la *Loi sur le transport de matières dangereuses* et la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.

Tableau 7.2 Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du *Code de la route* en 2006

Condamnations	Nombre
Équipement	21 762
Administratives*	156 424
Ceinture de sécurité (conducteur et passager)**	53 054
Autres condamnations ne donnant pas lieu à des points d'inaptitude***	55 349
Excès de vitesse	731 566
Autres condamnations donnant lieu à des points d'inaptitude (de 2 à 4 points)	113 226
Autres condamnations donnant lieu à des points d'inaptitude (de 5 à 7 points)	9 975
Conduite avec permis suspendu	10 522
Total	1 151 878

* Infraction commise avec un véhicule immobilisé ou liée au poids, à l'immatriculation du véhicule, au renouvellement du permis, etc.

** On ne tient plus compte des condamnations liées au défaut de boucler la ceinture de sécurité prononcées à l'endroit des passagers de plus de 16 ans.

*** Comprennent maintenant certaines condamnations prononcées à l'extérieur de la province.

Tableau 7.3 Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du *Code criminel* en 2006*

Condamnations	Nombre
Liées à l'alcool**	12 016
Négligence criminelle	12
Défaut de rester sur le lieu de la collision	511
Défaut de s'arrêter à la demande d'un policier	472
Conduite en période d'interdiction	1 811
Conduite dangereuse	1 252
Homicide involontaire à l'aide d'un véhicule automobile	0
Total	16 074

* Ce nombre ne comprend pas 441 condamnations prononcées à l'endroit de jeunes contrevenants.

** Comprend certaines condamnations prononcées à l'extérieur de la province.

73. DONNÉES SUR LES INFRACTIONS

Tableau 7.4 Nombre de conducteurs condamnés* ayant enfreint le *Code criminel* du Canada entre 1999 et 2006

Type de condamnation	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Négligence criminelle	0	20	31	26	22	10	12	3
Défaut de rester sur le lieu de la collision	608	656	626	622	577	549	459	286
Conduite dangereuse	1 060	1 073	1 161	1 104	1 150	1 093	1 142	681
Conduite avec facultés affaiblies	9 102	9 264	8 878	8 178	7 294	6 541	6 023	3 760
Alcoolémie supérieure à 0,08	7 149	7 169	7 205	6 461	5 608	5 225	4 698	2 738
Défaut de fournir un échantillon d'haleine	1 361	1 313	1 372	1 219	1 146	1 032	881	514
Conduite en période d'interdiction	2 035	2 005	1 825	1 779	1 801	1 764	1 702	1 172
Homicide involontaire à l'aide d'un véhicule automobile	0	0	0	0	0	0	1	0
Non défini	0	0	214	420	476	413	415	343
Total	21 315	21 500	21 312	19 809	18 074	16 627	15 333	9 497

* Le même conducteur peut être représenté plus d'une fois dans ce tableau.

Au 1^{er} avril 2007, 9 497 infractions au *Code criminel* avaient été inscrites pour 2006. La ventilation des données de 2006 sera mise à jour dans le rapport annuel de 2007 pour tenir compte du retard dans l'inscription des infractions (celles-ci n'étant inscrites qu'à la date de condamnation).

Tableau 7.5 Suspensions administratives du permis de conduire, suspensions mensuelles imposées de 1999 à 2006*

Suspensions	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Janvier	1 352	1 550	1 500	1 416	1 349	1 203	1 330	1 228
Février	1 567	1 487	1 450	1 452	1 391	1 501	1 330	1 197
Mars	1 664	1 662	1 874	1 683	1 566	1 400	1 424	1 317
Avril	1 592	1 799	1 816	1 574	1 412	1 494	1 393	1 340
Mai	1 763	1 634	1 752	1 756	1 578	1 528	1 468	1 247
Juin	1 531	1 646	1 768	1 811	1 608	1 391	1 366	1 307
Juillet	1 720	1 854	1 795	1 712	1 589	1 483	1 531	1 452
Août	1 660	1 808	1 699	1 675	1 639	1 476	1 317	1 399
Septembre	1 570	1 699	1 837	1 720	1 498	1 385	1 386	1 396
Octobre	1 839	1 724	1 691	1 671	1 568	1 555	1 450	1 487
Novembre	1 686	1 624	1 790	1 668	1 591	1 377	1 315	1 412
Décembre	1 760	1 879	1 986	1 792	1 578	1 468	1 645	1 709
Total	19 704	20 366	20 958	19 930	18 367	17 261	16 955	16 491

* Le Programme de suspension administrative des permis de conduire (PSAPC) est entré en vigueur le 29 novembre 1996.
Pour plus de renseignements sur le PSAPC, voir l'annexe.

7C DONNÉES SUR LES SUSPENSIONS

Tableau 7.6 Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'incapacité, selon l'âge du conducteur, en 2006

Âge du conducteur	Suspensions en raison de l'accumulation de points d'incapacité				
	Conducteur stagiaire	Conducteur débutant Première accumulation	Conducteur débutant Deuxième accumulation	Conducteur ordinaire Première accumulation	Conducteur ordinaire Deuxième accumulation
16 ans	0	1	0	0	0
17 ans	0	29	0	0	0
18 ans	0	135	6	3	0
19 ans	0	306	21	20	1
20-24 ans	0	1 137	137	333	29
25-34 ans	0	527	83	545	54
35-44 ans	0	156	20	272	36
45-54 ans	0	76	9	114	11
55-64 ans	0	18	0	45	6
65-74 ans	0	5	0	16	2
75 ans +	0	0	0	2	1
Total	0	2 390	276	1 350	140

8. Annexe

8A. LEXIQUE

Auto-déclaration d'une collision :

En vertu du *Code de la route* [par. 199 (1.1)], la ou les personnes impliquées dans une collision qui cause uniquement des dommages matériels (aucun décès ni blessure) et au cours de laquelle il n'y a eu aucune activité criminelle (comme la conduite avec facultés affaiblies) peuvent déclarer la collision sur-le-champ en se rendant, à bord de leur véhicule, à un centre de déclaration des collisions. L'auto-déclaration des collisions a commencé le 1^{er} janvier 1997.

Avait bu :

Conduire un véhicule après avoir consommé une quantité d'alcool insuffisante pour que les facultés soient considérées comme affaiblies au sens de la loi ou conduire avec une alcoolémie supérieure à zéro mais inférieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang. Si l'alcoolémie est entre 0,05 et 0,08, le permis de conduire est suspendu pendant 12 heures.

Blessure grave :

Blessure non mortelle qui nécessite une hospitalisation, même si c'est uniquement pour observation.

Blessure mineure :

Blessure non mortelle qui doit être traitée dans une salle d'urgence, mais qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Blessure minime :

Blessure non mortelle, y compris les éraflures et les ecchymoses mineures, qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Collision à déclaration obligatoire :

Collision causant des blessures ou des dommages à des biens privés d'une valeur pécuniaire supérieure à celle prescrite par les règlements*.

Collision causant des dommages matériels :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle personne n'est blessé, mais où des dommages sont causés à des biens publics ou privés*, y compris des dommages causés au véhicule automobile ou à son chargement.

Collision causant des lésions corporelles :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures non mortelles.

Collision de véhicule automobile :

Tout incident au cours duquel surviennent des lésions corporelles ou des dommages matériels en raison du déplacement d'un véhicule automobile ou de son chargement pendant que le véhicule est en mouvement.

Collision hors route :

Collision qui survient hors route et qui implique un véhicule automobile visé par le *Code de la route*, la *Loi sur les motoneiges* ou la *Loi sur les véhicules tout terrain*.

Collision mortelle :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures qui s'avèrent mortelles. Avant le 1^{er} janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies lors d'une collision et survenant jusqu'à un an après la collision. Depuis, seuls les décès qui surviennent dans les 30 jours suivant la collision sont inclus.

Collision sur route :

Collision de véhicule automobile qui se produit sur une voie publique, entre les lignes de propriété.

Condamnation :

Les condamnations sont inscrites lorsque la personne plaide coupable ou est reconnue coupable d'une infraction liée à un véhicule automobile en vertu d'une loi de l'Ontario ou d'un règlement connexe, d'une loi du Canada, d'une ordonnance connexe ou d'un règlement municipal.

Conducteur :

À moins d'indication contraire, s'entend de toute personne, qu'elle soit titulaire ou non d'un permis de conduire, qui était considérée comme ayant la garde et le contrôle d'un véhicule au moment de la collision.

Consommation d'alcool :

Cette catégorie englobe les conducteurs dont les facultés étaient affaiblies par l'alcool et ceux qui avaient bu.

Cyclomoteur :

Les cyclomoteurs sont munis de pédales qui peuvent être actionnées en tout temps. Leur moteur est électrique ou à piston et sa cylindrée est d'au plus 50 centimètres cubes. Les cyclomoteurs peuvent atteindre une vitesse maximale de 50 km/h.

Facultés affaiblies par l'alcool :

Conduire un véhicule avec des facultés affaiblies par l'alcool ou conduire avec une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang.

Motocyclette à vitesse limitée (vélomoteur) :

Les motocyclettes à vitesse limitée sont également appelées vélomoteurs. Les vélomoteurs sont dotés d'un moteur électrique ou à essence et d'un passe-pied. De plus, ils ne peuvent rouler à plus de 70 km/h. La plupart d'entre eux ont une transmission automatique et la cylindrée de leur moteur ne dépasse pas 50 centimètres cubes.

Nombre de kilomètres parcourus :

Avant 2000, on estimait la distance parcourue par les véhicules d'un parc en se basant sur les ventes d'essence et d'autres carburants taxés. On convertissait le nombre total de litres vendus en kilomètres parcourus à l'aide d'un facteur de conversion de 22,0 km par gallon. Depuis 2000, on calcule la distance parcourue par les véhicules à l'aide d'estimations fournies par Statistique Canada et Transports Canada.

Permis de catégorie M2 ou M avec restriction L :

Le permis de catégorie M2 ou M avec restriction L est un permis de motocycliste qui permet au titulaire de conduire uniquement un cyclomoteur ou une motocyclette à vitesse limitée.

Permis de conduire de catégorie G1 :

Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G1 :

- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- doit être accompagné d'un seul passager sur le siège avant (cette personne, le conducteur accompagnateur, doit avoir un permis de conduire doté de tous les privilèges (catégorie A, B, C, D, E, F ou G), au moins quatre années d'expérience de conduite et une alcoolémie inférieure à 0,05);
- ne doit pas conduire, à moins d'être accompagné par un moniteur de conduite automobile autorisé, sur les autoroutes ontariennes de la série 400 et d'autres autoroutes dont les suivantes : Queen Elizabeth Way, Don Valley Parkway, E.C. Row Expressway et Conestoga Parkway;
- ne doit pas transporter plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui se trouvent dans le véhicule;
- ne doit pas conduire entre minuit et cinq heures du matin;
- peut conduire uniquement des véhicules de catégorie G.

Le niveau 1 dure 12 mois, mais peut être ramené à huit mois si le conducteur suit un cours de conduite automobile approuvé. Pour des renseignements sur les cours approuvés, téléphoner à ServiceOntario au 1 800 268-4686. Une fois le niveau 1 terminé, les conducteurs doivent réussir un examen pratique avant de passer au niveau 2.

Permis de conduire de catégorie G2 :

Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G2 :

- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire n'importe quel véhicule pour lequel on exige un permis de catégorie G (p. ex., une automobile);
- ne doit pas transporter, sur le siège arrière, plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui s'y trouvent.
- Au cours des six premiers mois du niveau G2, les conducteurs de moins de 20 ans qui prennent le volant entre minuit et cinq heures du matin ne doivent pas transporter plus d'un passager adolescent s'il n'y a pas de conducteur accompagnateur ayant un permis de catégorie G doté de tous les privilèges à bord du véhicule. Après ce délai, le nombre de passagers adolescents ne doit pas dépasser trois (depuis 2005).

Le niveau 2 dure 12 mois. Une fois ce niveau terminé, le conducteur peut faire un examen pratique. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Permis de motocycliste de catégorie M1 :

Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M1 :

- peut conduire une motocyclette, une motocyclette à vitesse limitée (vélomoteur) ou un cyclomoteur aux fins de formation;
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire le jour seulement (entre une demi-heure avant le lever du soleil et une demi-heure après le coucher du soleil);
- peut conduire uniquement sur les routes où la limite de vitesse est de 80 km/h ou moins, sauf s'il ne peut emprunter d'autres routes;
- peut conduire sur les routes 11, 17, 61, 69, 71, 101, 102, 144 et 655;
- ne doit pas transporter de passagers.

Le niveau 1 dure au moins 60 jours et le permis est valide pendant 90 jours. Le motocycliste de niveau 1 doit réussir l'examen pratique de niveau M1 avant de passer au niveau 2. Pendant qu'il est au niveau 1, il peut également suivre un cours approuvé sur la sécurité à motocyclette ou à vélomoteur comprenant un examen pratique au lieu de faire l'examen pratique du ministère.

Permis de motocycliste de catégorie M2 :

Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M2 :

- * doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit.

Après avoir terminé le niveau 2, le conducteur peut faire un examen pratique. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Personne qui s'accroche :

S'entend d'une personne qui s'accroche à l'aile, au pare-chocs, à la portière ou à une autre partie d'un véhicule automobile en mouvement et ne se trouvant pas à l'intérieur du véhicule, p. ex., s'asseoir à l'arrière d'un pick-up.

Piéton :

Toute personne ne se trouvant pas à l'intérieur d'un véhicule ou sur un véhicule lors d'une collision.

Route :

Route ordinaire ou voie publique, rue, avenue, etc. dont une partie quelconque est prévue pour le passage de véhicules ou utilisée par le public à cette fin. Est incluse la zone comprise entre les limites latérales de propriété de ces ouvrages.

Suspension :

Retrait, pour une période prescrite, du privilège accordé à une personne lui permettant de conduire un véhicule automobile.

Suspension administrative des permis de conduire (SAPC) :

Ce programme, qui vise à réduire la conduite en état d'ivresse, a été mis en œuvre le 29 novembre 1996. Les lois provinciales autorisent un agent de police à suspendre un permis de conduire sur-le-champ pendant 90 jours si des preuves lui indiquent que a) l'alcoolémie du conducteur est supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang; b) le conducteur refuse de fournir un échantillon d'haleine ou de sang ou est incapable de le faire.

* La valeur pécuniaire des dommages matériels à partir de laquelle il faut déclarer une collision ayant causé uniquement des dommages matériels est passée de 200 \$ à 400 \$ le 1^{er} janvier 1978 et à 700 \$ le 1^{er} janvier 1985. Depuis le 1^{er} janvier 1998, cette valeur est de 1 000 \$.

88. REMERCIEMENTS

Le ministère des Transports remercie les entités suivantes de l'aide qu'elles lui ont apportée :

Agents de police de l'Ontario

Ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels

Bureau du coroner en chef

Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR)

Ministère du Procureur général

Planification de l'information et statistiques sur les tribunaux

Direction de la planification interne

Planification stratégique et information

Ministère de la Santé et des Soins de longue durée

Direction de la planification et de l'évaluation de l'information

Unité de gestion des connaissances

Ministère des Finances

Ministère de l'Éducation



La présente publication peut être reproduite, réimprimée, stockée et transmise et peut être utilisée en totalité ou en partie si cette reproduction ou ce stockage est à des fins personnelles ou éducatives et non à des fins pécuniaires, quelles qu'elles soient. Il faut obtenir la permission écrite du ministère des Transports avant d'utiliser la présente publication ou d'en tirer un profit financier.

ISSN 1712-8463 (Version imprimée)
ISSN 1712-848X (Version sur cédérom)
ISSN 1712-8471 (Version internet)

